This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

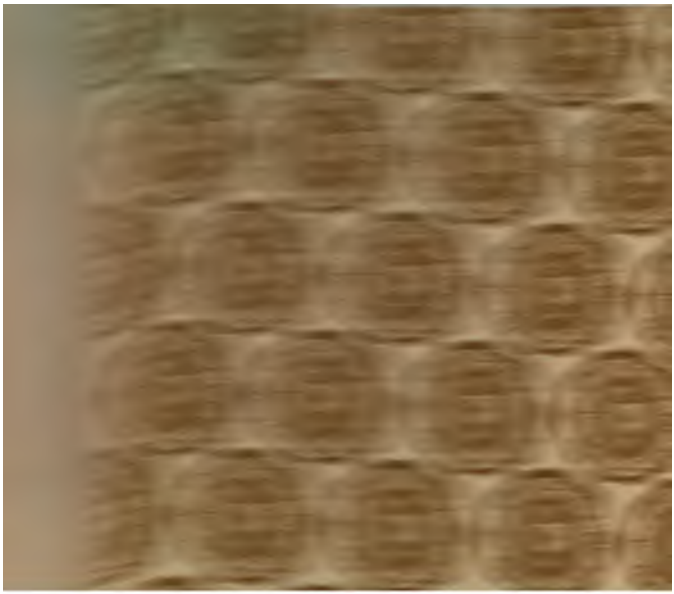
+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

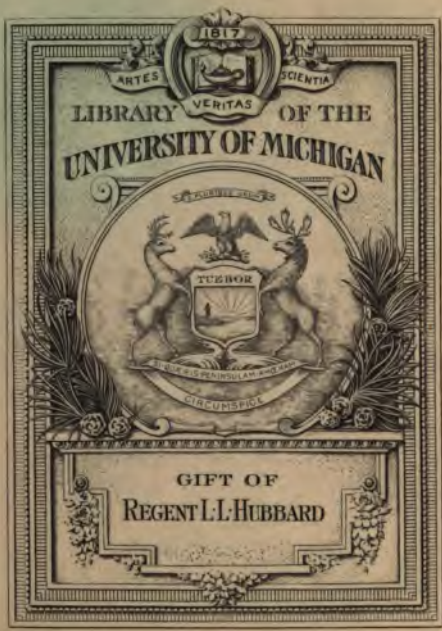
À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

401454



DO NOT REMOVE
OR
MUTILATE CARD


1817
ARTES
SCIENTIA
VERITAS
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
TUEBOR
CIRCUMSPICE
GIFT OF
REGENT L. L. HUBBARD

UNIVERSITY OF MICHIGAN

E
I-5
C3R7

E
16
C5
12

LETTRES

SUR

L'AMÉRIQUE DU NORD,

PAR

MICHEL CHEVALIER,

AVEC UNE CARTE DES ÉTATS UNIS-D'AMÉRIQUE.

TROISIÈME ÉDITION,

Revue, corrigée, augmentée de plusieurs chapitres et d'une table raisonnée des matières.

Tome Deuxième.

BRUXELLES.

SOCIÉTÉ BELGE DE LIBRAIRIE, ETC.,

HAUMAN ET COMP°.

1838

LETTRES

SUR

L'AMÉRIQUE DU NORD,

PAR

MICHEL CHEVALIER,

AVEC UNE CARTE DES ÉTATS UNIS-D'AMÉRIQUE.

TROISIÈME ÉDITION,

Revue, corrigée, augmentée de plusieurs chapitres et d'une table raisonnée des matières.

Tome Deuxième.

BRUXELLES.

SOCIÉTÉ BELGE DE LIBRAIRIE, ETC.,

HAUMAN ET COMP^E^.

1838

E
165
.C52
183

LETTRES

SUR

L'AMÉRIQUE DU NORD.

IMP. DE HAUMAN ET Cᵉ. — DELTOMBE, GÉRANT.
Rue du Nord, nº 8.

LETTRES

SUR

L'AMÉRIQUE DU NORD,

PAR

MICHEL CHEVALIER,

AVEC UNE CARTE DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

TROISIÈME ÉDITION,

REVUE, CORRIGÉE, AUGMENTÉE DE PLUSIEURS CHAPITRES
ET D'UNE TABLE RAISONNÉE DES MATIÈRES.

TOME II.

BRUXELLES.
SOCIÉTÉ BELGE DE LIBRAIRIE.
HAUMAN ET Cᵉ.

1838

E
165
.C527
1838

Gift
Robert L. L. Hubbard
12-15-30

XV

LES ÉLECTIONS.

New-York, 11 novembre 1834.

Les élections de l'automne ont maintenant eu lieu dans la plupart des États. Elles ont tourné à l'avantage du parti démocratique et du président.

Au mois d'avril dernier, le maire de New-York, qui est un *jackson-man*, fut élu à l'imperceptible majorité de 181 voix sur 35,147 votants, et l'opposition emporta la majorité du conseil municipal. Aujourd'hui la majorité en faveur du général Jackson est de 2,400. Divers motifs ont contribué à ce retour de fortune.

Le nom de la banque, dont la cause est étroitement liée à celle de l'opposition, sonne de plus en plus mal aux oreilles populaires. C'est de l'injustice, mais c'est un fait. Quelques mesures récentes de la banque ont redoublé contre elle l'animosité du parti démocratique.

Elle a refusé de montrer ses livres au comité d'investigation, nommé par la chambre des représentants, autrement qu'en la présence de ses propres officiers (1), et l'on a persuadé au plus grand nombre que *le Monstre* refusait de laisser voir les mystères de son antre aux délégués du peuple. La banque persiste, conformément aux usages du monde commercial, à réclamer des dommages-intérêts, à cause du protêt de la lettre de change sur le gouvernement français, que l'administration lui avait vendue, et elle a retenu les dividendes qui revenaient au gouvernement fédéral en sa qualité d'actionnaire. C'est, dit-elle, uniquement pour porter devant les tribunaux le débat qui existe entre elle et le trésor public. Le parti démocratique prend texte de là pour accuser la banque d'usurpation de pouvoirs. « La voilà, dit-il, qui se place au-dessus « des lois, qui se fait justice à elle-même, qui, sur « un prétexte imaginaire, met la main sur les deniers « du peuple. » Dans ces deux affaires il est très-possible que le droit soit tout entier du côté de la banque; mais les apparences sont contre elle, et rien ne saurait être plus fâcheux dans un pays gouverné par le suffrage universel. Beaucoup des amis de la banque, tout en admettant qu'en ces deux circonstances sa conduite a été légale, préféreraient qu'elle eût agi autrement, par prudence, dans l'intérêt de l'opposition et dans le sien propre.

(1) Elle appuyait son refus sur ce qu'un précédent comité d'investigation, au moyen de notes prises pendant un examen pareil, s'était permis beaucoup d'indiscrétions.

Le silence des grands orateurs du congrès, qui sont presque tous dans les rangs de l'opposition, n'a pas moins contribué aux pertes qu'elle a éprouvées depuis la clôture de la session. Les amis de l'administration au congrès et surtout dans le sénat avaient eu le dessous dans la discussion ; ils en avaient conscience; leur contenance seule en était un formel aveu; et le parti tout entier était déconcerté par le fait de l'embarras et du désordre de ses chefs. Depuis le 30 juin, le parti, généraux et soldats, a eu le temps de se reconnaître ; ils se sont réorganisés loin du feu de MM. Clay, Calhoun et Webster, et ils viennent de remporter une victoire qu'ils n'auraient pas espérée il y a quatre mois.

Enfin, le rétablissement des affaires industrielles a tourné aussi au désavantage de l'opposition. Lors des élections d'avril ; à New-York, on sortait d'une crise ; toutes les classes avaient souffert et souffraient encore. Il était difficile de ne pas reconnaître que cette souffrance temporaire avait sa cause dans l'attaque du président contre la banque, dans son expérience sur le corps social (*experiment*), comme il l'appelait lui-même. Le commerce est prospère maintenant; la campagne d'automne a été excellente; tout porte à penser que celle du printemps prochain ne sera pas moins avantageuse. L'expérience du général Jackson paraît donc avoir réussi. Une foule de gens qui sont dans le parti démocratique comme dans leur élément naturel, et qui l'avaient quitté au printemps, y sont tout naturellement revenus.

Il faut s'expliquer d'ailleurs sur l'étendue de la victoire que l'administration vient de remporter. L'opposition n'a pas perdu les positions qu'elle occupait encore ; mais le *jackson-party* a conservé le plus grand nombre des siennes, et surtout il est resté le plus fort dans les États de Pensylvanie et de New-York. En un mot, à en juger par les élections qui ont eu lieu jusqu'à présent, la chambre des représentants, dans le congrès qui s'ouvrira à la fin de 1835, sera, comme la chambre actuelle, composée en majorité de *jackson-men*. L'opposition a pourtant gagné plutôt qu'elle n'a perdu. Elle a gagné l'État de Maryland à une majorité considérable. Elle a même gagné le démocratique Ohio, sur qui elle ne comptait guère; dix représentants de cet État, sur dix-neuf, sont de l'opposition ; et quoique le gouverneur de l'État soit un *jackson-man* (1), la majorité de la législature est *anti-jackson ;* résultat essentiel, car ce sont les législatures qui élisent les membres du sénat des États-Unis.

Les élections de l'État de Pensylvanie, où l'opposition a perdu deux (2) représentants, n'ont surpris personne. Celles de l'État de New-York ont au contraire trompé tous les calculs (3). Je sais que des *jackson-men*

(1) Il a été élu à une majorité d'un peu plus de trois mille sur cent trente-cinq mille votants.

(2) Dans le congrès actuel, sur les vingt-huit représentants de la Pensylvanie, treize appartiennent à l'opposition. Dans le congrès nouveau, elle n'en comptera que onze.

(3) Sur quarante représentants que l'État de New-York envoie au congrès, trente-deux maintenant sont des *jackson-men*. Il y en aura trente et un dans le prochain congrès.

très-bien informés, qui avaient bien jugé à l'avance des élections précédentes, ne s'attendaient qu'à une majorité de trois à quatre cents voix dans la ville. Ils l'ont eue, je le répète, de deux mille quatre cents. L'opposition se croyait de force à disputer l'État, et elle comptait sur la ville. Il est en effet extraordinaire que l'intérêt commercial soit battu dans la première ville commerciale du nouveau monde; un semblable résultat ne fait pas l'éloge du système qui l'a produit.

Le triomphe inespéré que l'opposition venait de remporter dans l'Ohio avait redoublé sa confiance à New-York. On avait célébré avec éclat l'arrivée du jeune géant de l'Ouest sous l'étendard du parti *anti-jackson*. Un des magnifiques bateaux à vapeur de la ligne de New-York à Albany, qui porte le nom de *l'Ohio*, avait été dépêché pompeusement le long du fleuve, avec du canon. Il avait fait ses décharges d'artillerie aux acclamations des villes et villages qui bordent l'Hudson. Il avait offert aux regards des populations la petite frégate *Constitution* (1), ce palladium de l'opposition dans New-York. Un paquebot avait été expédié d'Albany au lac Erié sur le grand canal, et avait fait retentir le canon en l'honneur de l'État d'Ohio à travers le réseau de villes neuves et de florissants villages qui

(1) C'est une frégate en mignature faite à l'image ou plutôt en l'honneur de la frégate *Constitution*, qui se couvrit de gloire sous le commandement des capitaines Hull et Bainbridge, dans la dernière guerre des États-Unis contre l'Angleterre.

puisent et versent la richesse, le mouvement et la vie dans cette artère de l'État. Aujourd'hui le canon de l'opposition se tait; il n'y a plus que celui de *Tammany-Hall* (1) qui résonne. La petite frégate qu'on avait suspendue en l'air au devant de *Masonic-Hall*, quartier général de l'opposition, pendant les trois jours de l'élection, ne montre plus dans ses agrès les verres de couleur dont elle était illuminée chaque soir. Les rues de New-York, qui d'ailleurs n'en ont pas besoin, ne reçoivent plus de renfort de lumière que des *jackson-men*, qui font tous les soirs des processions aux flambeaux.

Les élections de New-York ne sont pas importantes seulement par leur résultat électoral; elles le sont aussi par l'ordre qui n'a pas cessé d'y régner. Depuis six mois, l'esprit d'anarchie avait levé la tête aux États-Unis au point d'inspirer des alarmes sérieuses, même à des gens peu accessibles à la peur. Vous savez ce qui eut lieu à New-York aux élections d'avril; plus tard, au mois de juillet, New-York fut pendant plusieurs nuits le théâtre d'une série de dévastations et de violences contre de pauvres gens de couleur. Au mois d'août, les mêmes saturnales se répétèrent à Philadelphie, sous le même prétexte, avec non moins d'audace et de persistance; puis vint cette brutale attaque près de Boston contre de paisibles religieuses vouées à l'éducation des jeunes filles, qui virent leur couvent assailli, saccagé, incendié, sans que les *selectmen* (con-

(1) Lieu habituel des réunions du parti démocratique.

seillers municipaux) (1) de Charlestown pussent ou osassent tenir tête aux auteurs de l'attentat, et sans que les bons citoyens, pris au dépourvu par cette intolérance sauvage, s'avisassent d'intervenir (2). Il y a un mois à peine, à Philadelphie, le soir des élections, ce fut encore un incendie; six maisons furent brûlées et les pompiers (3) écartés de vive force, comme à Charlestown, par les malfaiteurs. Cette nuit-là, un fait encore plus grave se passa. Des coups de fusil furent tirés par quelques hommes de l'opposition que la foule du parti adverse assiégeait à coups de pierres. Il y eut quelques blessés et un ou deux tués. Huit jours auparavant, au moment de l'élection préparatoire (4), un homme inoffensif et tout à fait obscur, avait été tué d'un coup de stylet.

On redoutait la répétition de ces désordres à New-York : il n'en a rien été. Près de 36,000 électeurs ont exercé leurs droits sans tumulte. Les deux partis

(1) Dans les six États de la Nouvelle-Angleterre, on donne ce nom aux membres du conseil municipal de toutes les localités qui ne sont pas élevées au rang de ville (*City*), et qui ne sont qualifiées que de communes (*Town*).

(2) Voir la note 1 à la fin du volume.

(3) Ce sont aux États-Unis des compagnies de volontaires d'un admirable dévouement et bien souvent occupés.

(4) A Philadelphie, les juges de l'élection sont nommés à l'avance par une élection préparatoire qui se passe dans la rue. Les deux partis se rangent l'un d'un côté, l'autre sur le trottoir opposé. Le *Constable*, officier inférieur de police, compte les deux groupes : le plus nombreux a la nomination des juges.

étaient pourtant vivement excités. Le mérite de cette conduite sage appartient tout entier à la population. Les deux sections du conseil municipal (1) avaient, il est vrai, pris des mesures extraordinaires pour le maintien de la paix publique. Mais ce qui ici est extraordinaire en ce genre, est bien loin d'égaler ce qui en Europe serait à peine ordinaire. Si aux États-Unis les masses s'abstiennent du désordre, c'est qu'elles le veulent bien. Si elles observent l'ordre, c'est qu'elles l'aiment. Trois cents constables de plus ou de moins dans une ville de 260,000 âmes, comme New-York, n'y sauraient rien faire. Quelques personnes assurent cependant qu'il ne faut attribuer cette modération de la démocratie qu'à sa confiance dans la victoire ; et que si l'élection eût fait mine de tourner au profit de l'opposition comme en avril, on eût vu, comme en avril, apparaître dans les rues des bandes armées de bâtons.

Le sort de la banque a été décidé dans ces élections. Dans quinze mois sa charte expire, et la banque mourra, pour renaître un peu plus tard sous une autre forme, lorsqu'une série nouvelle d'embarras commerciaux aura démontré aux plus incrédules que l'on ne peut s'en passer. Il est digne d'attention qu'elle périsse précisément de la main des deux États qui lui doivent le plus, la Pensylvanie et New-York. L'aveuglement de la Pensylvanie, en particulier, est inexplicable. Comment concevoir l'acharnement avec lequel

(1) Voir la note 2 à la fin du volume.

cet État s'efforce de tarir une source de prospérité qui, pour lui, a coulé si abondante? Car, sans les capitaux de Philadelphie, ses districts de l'intérieur seraient encore déserts. Il n'aurait ni les quatre cents lieues de canaux et de chemins de fer qui le sillonnent, ni ses routes plus multipliées encore, ni ses innombrables ponts de bois (1), les plus beaux du monde, ni ses manufactures et les mines qui l'enrichissent. Quelques personnes prétendent que la Pensylvanie, qui commence par Philadelphie, la ville la plus cultivée peut-être de toute l'Union, finit par des campagnards d'origine allemande, qui sont ce qu'il y a de moins intelligent dans l'Amérique du Nord. La conduite des Pensylvaniens à l'égard de la banque n'est pas propre à les réhabiliter dans l'esprit de ces juges sévères (2). Quant aux électeurs de New-York, il est permis de supposer que, si le siége de la mère banque eût été dans leur métropole, les votes de la ville et de l'État eussent tourné différemment.

La seule chance de salut qui reste à la banque, c'est que la portion du Sud, qui est sous l'influence de la Virginie, daigne lui tendre une main secourable. Cet acte de compassion généreuse de la part du Sud n'est

(1) On désigne quelquefois la Pensylvanie par le nom de *Bridge-State*, l'État des Ponts.

(2) L'abbé C..., qui était ministre du Portugal aux États-Unis, disait, à son retour d'un voyage dans l'intérieur de la Pensylvanie, que cet État lui rappelait le Sphinx, parce qu'il avait, comme le symbole égyptien, la tête d'un ange et le corps d'une bête. Ce mot est souvent cité aux États-Unis.

point probable, mais il n'est pas absolument impossible. J'ai souvent assisté à des discussions entre des Américains du Sud et du Nord, dans lesquelles ceux du Nord disaient à leurs adversaires : « Sans nous « vous seriez à la merci de vos esclaves ; c'est notre « union avec vous qui les empêchera de se révolter « et de vous couper la gorge. » Les gens du Sud répondaient : « Nous nous chargeons de contenir nos « esclaves. De longtemps nous n'aurons besoin de « votre secours contre leurs tentatives de rébellion. « Nous ne vous demandons qu'une chose, c'est de ne « pas les provoquer à l'insurrection. Mais vous, vous êtes « débordés par l'ultradémocratie. Vos ouvriers vous « font la loi. Avant qu'il soit peu, vous serez trop « heureux de retrouver l'appui du Sud pour rétablir « la balance que le suffrage universel aura rompue. » Le Sud a actuellement une belle occasion d'exercer dans le Nord ce pouvoir modérateur dont il se vante.

Le grand Frédéric, après une victoire sur les impériaux, qui suivit de près Fontenoy, écrivit à Louis XV : « Votre Majesté a tiré de Fontenoy une lettre de change sur moi ; je viens de l'acquitter à..... » Le général Jackson a acquitté plus vite encore la lettre de change qu'ont tirée sur lui les électeurs de New-York. Une circulaire vient d'être adressée par le secrétaire du trésor (ministre des finances) à tous les receveurs des deniers publics, par laquelle il leur est défendu de recevoir en payement certaines traites des succursales de la banque. Ces traites avaient été émises par la banque à cause de l'impossibilité matérielle où

se trouvaient le président et le caissier de la mère banque, à Philadelphie, de signer des billets de 5 et 10 dollars en nombre suffisant pour remplacer ceux qu'use et déchire une circulation des plus actives. Elles ont la même forme que les billets et passent comme eux, quoique la charte de la banque n'en fasse pas mention. Cette décision de l'administration ne fera aucun tort à la banque ; car si celle-ci est forcée de retirer de la circulation toutes ces traites, qui montent à 36 millions de francs environ, rien ne l'empêchera d'émettre des billets proprement dits pour la même somme.

La banque s'est préparée à tout événement. La masse de ses billets ne dépasse pas, y compris les traites des succursales, 85 millions de francs, et ses ressources en numéraire ou en autres valeurs immédiatement réalisables dépassent 100 millions. Seulement il va falloir que le président de la banque, M. Biddle, et le caissier, M. Jaudon, qui sont déjà surchargés de besogne, consacrent tous les jours trois ou quatre heures à signer des billets ; car, je le répète, ces traites des succursales n'avaient été imaginées que pour leur épargner cette corvée. L'arrêté du secrétaire du trésor se réduit donc à une espèce de *pensum* infligé à MM. Biddle et Jaudon : en voilà toute la portée.

Des deux côtés de l'Atlantique il y a aujourd'hui une réaction contre l'aristocratie d'argent. Tandis qu'ici sur les mâts ou arbres de liberté élevés par le parti démocratique, et sur les bannières qu'il promène

dans ses processions, on voit ces éternels refrains : *No bank* (pas de banque !), *Down with the bank* (à bas la banque !), *No rag-money* (pas de monnaie de chiffons !), chez nous, du haut de la tribune nationale, les banquiers sont signalés à l'animadversion publique, par les voix les plus puissantes, comme des loups-cerviers. Est-ce à dire qu'ils s'abusent, ceux qui espèrent que l'industrie s'élèvera bientôt à l'influence et à la dignité politiques ? ou n'est-ce pas plutôt que les industriels, et surtout ceux qui sont placés à leur tête, les gens de finance n'ont pas assez de conscience de l'avenir qui leur est réservé, et ne s'empressent pas assez de secouer les mauvaises habitudes qu'ils ont dû contracter alors que le sabre faisait la loi et que le travail était le lot des esclaves ou des serfs? N'est-ce pas que ces princes de l'industrie fassent trop peu de cas encore des sentiments qui valent les lettres de noblesse, et sans lesquels nulle suprématie n'a jamais été possible ? Pour approcher dignement des affaires publiques, il faut avoir des mains pures, il faut aimer le bien public un peu plus que son coffre-fort ; et le commerce est tellement organisé aujourd'hui, qu'à moins d'être né avec une triple dose de générosité et de patriotisme, il est bien difficile de ne pas s'y salir les mains, et de ne pas s'y endurcir le cœur.

Combien n'y a-t-il pas aujourd'hui, dans les rangs des industriels, d'hommes honnêtes qui gémissent sur les usages auxquels il faut qu'ils se plient, sur les exemples qu'ils sont contraints de suivre ! La banque

des États-Unis va porter la peine des vices qui, de nos jours encore, ravalent le commerce, et qui, à partir de nous cependant, devraient commencer à n'être plus que du domaine de l'histoire. Elle est punie pour les péchés d'autrui; car cette grande institution n'a point mérité le reproche de cupidité. Les services qu'elle a rendus au pays sont immenses; ceux qu'elle s'est rendus à elle-même, c'est-à-dire ses bénéfices, sont modérés.

Il faut même rendre cette justice à l'Amérique de reconnaître que, quoique le désir de s'enrichir (*make money*) y soit universel, on y trouve dans les centres commerciaux de quelque importance et un peu anciens, plus de conscience et surtout moins d'étroitesse que chez nous. L'égoïsme américain est plus large que le nôtre; il se s'abaisse jamais à de misérables lésineries; il taille en pleine étoffe (1). Ici sans doute les spéculateurs effrénés, les joueurs aveugles et insatiables ne manquent pas; mais presque toujours ils choisissent, pour objet de leurs combinaisons, des entreprises d'utilité publique. Aux États-Unis, les spéculations ont eu et ont pour effet de parsemer ce vaste pays d'établissements utiles, de canaux, de chemins de fer, de routes, de manufactures, de fermes, de villages et de villes; chez nous, elles sont plus effrénées, plus folles et beaucoup moins productives. Ce n'est d'ordinaire que de l'agiotage sans aucun rapport

(1) Ainsi il n'existe pas en Amérique d'usage analogue à ces petits larcins qu'on appelle chez nous comptes de ports de lettres.

avec la prospérité du pays. C'est un jeu où souvent le dés sont pipés, et où l'homme crédule va dévorer e un instant de fièvre les épargnes de longues années Pour unique résultat, elles produisent la ruine et l désespoir d'un grand nombre; et si elles peuplent quel que chose, c'est l'Hôtel-Dieu ou les filets de Saint Cloud. Ce sont là de tristes vérités, ce sont pourtan de celles qu'il est bon de se dire.

XVI

PITTSBURG.

Pittsburg, 24 novembre 1834.

Il y a soixante-seize ans, jour pour jour, qu'une poignée de Français évacuait tristement un fort situé à la pointe d'une langue de terre, là où l'Alléghany et le Monongahéla, confondant leurs eaux, forment l'Ohio. Les Français, avec leurs fidèles alliés les Indiens, avaient fait une vigoureuse résistance ; ils avaient vaincu l'expédition de 1754, et contraint Washington, alors lieutenant-colonel des milices virginiennes, à rendre le fort *Nécessité*. Ils avaient détruit l'armée du présomptueux Braddock, et répandu dans les colonies anglaises une terreur dont le souvenir ne s'est point effacé encore. Mais la destinée de la France était alors dans les mains de celui de ses rois qui sera jugé le plus sévèrement au tribunal de l'histoire. Sous le

règne de ce prince débauché et égoïste, la France, sacrifiée à des intérêts de ruelle, humiliée au dedans, ne pouvait triompher au dehors. Les Français furent donc réduits à abandonner le fort Duquesne. Ce jour-là, le 24 novembre 1758, fut anéanti un des plans les plus magnifiques qui aient jamais été conçus.

La France était alors en possession du Canada et de la Louisiane. Nous étions maîtres alors des deux plus beaux fleuves, des deux bassins les plus vastes et les plus riches de l'Amérique septentrionale, celui du Saint-Laurent et celui du Mississipi (1). Entre ces deux bassins la nature n'a point élevé de séparation ; si bien que dans la saison des grandes eaux, l'on peut, du lac Michigan, passer dans le lit de l'Illinois, et continuer ensuite sans obstacle jusqu'aux bouches du Mississipi. Le plan de nos héroïques *pionniers*, prêtres, marins et soldats, avait été de former dans cette vallée à double issue un empire de la Nouvelle-France. Il est hors de doute que cette idée ait arrêté l'attention de Louis XIV, et elle avait reçu un commencement d'exécution par l'établissement d'une chaîne de postes, dont

(1) La vallée du Mississipi, y compris une faible portion de celle du Saint-Laurent qui appartient à l'Union, est six fois aussi étendue que la France. Elle renferme vers l'extrême Ouest beaucoup de terrains fort pauvres. La portion la plus fertile, aujourd'hui habitée, comprenant les États d'Alabama, Mississipi, Louisiane, Ohio, Indiana, Illinois, Missouri, Kentucky, Tennessée, une partie de la Pensylvanie et de la Virginie, les territoires de Michigan et d'Arkansas, et une partie de celui de la Floride, occupe un espace triple de la France.

les sites avaient été admirablement choisis. Il n'y a pas de contrée au monde qui renferme, en aussi grande abondance, des terres de qualité supérieure ; il n'y en a pas qui offre des communications naturelles comparables au réseau des fleuves et des rivières navigables qui arrosent la grande vallée centrale de l'Amérique du Nord. Il n'y en a pas qui soit plus salubre ; car, à part un petit nombre de cantons sujets aux fièvres d'automne, et que la culture assainit rapidement, l'on ne trouve dans cette vaste contrée que deux points infectés, la Nouvelle-Orléans et Natchez, où la fièvre jaune fait de temps en temps son apparition pour quelques mois. Les sommes absorbées par une des guerres impolitiques qui ont signalé le règne de Louis XV, eussent probablement été suffisantes pour assurer le succès de ce noble projet. Mais l'entreprise, poussée avec un dévouement et une sagacité admirables de la part des agents locaux, ne trouvait qu'indifférence chez les ministres, dont la grande affaire était de savoir quelle serait pour le lendemain la sultane favorite du roi très-chrétien. La prise du fort Duquesne fut bientôt suivie de la conquête du Canada par l'Angleterre ; et en 1763, par le traité de Paris (les traités de Paris ne nous portent pas bonheur), la France donnant sa démission pleine et entière avec une abnégation et un découragement dont les exemples sont si rares dans les annales anglaises et si fréquents dans les nôtres, céda d'une main le bassin du Saint-Laurent et la rive gauche du Mississipi à l'Angleterre, et de l'autre la rive droite du grand fleuve à l'Espagne.

Ainsi il arriva que l'empire de la Nouvelle-France, comme tant d'autres superbes projets éclos sur le sol de notre patrie, n'a jamais existé que sur le papier, ou dans l'espérance de jeunes officiers pleins d'audace et de perspicacité, et de missionnaires intrépides, héros sans nom les uns et les autres, dont le souvenir n'est honoré maintenant que dans le wigwam de quelque pauvre sachem relégué dans les déserts.

Fort Duquesne est maintenant Pittsburg ; j'y ai pieusement cherché quelques débris de la forteresse française, mais en vain. Il n'y a plus sur l'Ohio une pierre, une brique attestant que la France y ait été souveraine (1).

Pittsburg est aujourd'hui essentiellement pacifique. Si l'on y voit encore des canons et des boulets, c'est parce qu'un peuple marchand se fait une règle de fournir le marché de tous les articles pour lesquels il y a demande. Ce sont des canons tout neufs et des boulets sortant du moule à la disposition du sultan Mahmoud ou de l'empereur de Maroc, tout aussi bien qu'à celle du gouvernement des États-Unis, moyennant finance. Pittsburg est une ville manufacturière qui sera un jour le Birmingham de l'Amérique ; aussi a-t-on donné le nom de Birmingham à l'un des villages qui l'environnent. Pittsburg est entouré, comme Birmingham et Manchester, d'un nuage noir qui, s'échappant en tourbillons des fonderies et des forges, des verreries, des cheminées de toutes les manufactures et de toutes

(1) Voir la note 3 à la fin du volume.

les maisons, retombe en flocons de suie, et se dépose sur les habitations et sur les faces des habitants. Pittsburg est donc la ville la plus malpropre de l'Amérique du Nord. Pittsburg est bien loin d'être aussi peuplé que Birmingham (1); mais proportionnellement, il offre plus d'activité. Nulle part au monde on n'est régulièrement et continuellement affairé au même degré qu'à Pittsburg. Je ne crois pas qu'il y ait sur la terre, y compris les États-Unis, où en général on donne fort peu de temps au plaisir, une seule ville où l'idée de s'égayer traverse moins souvent les cervelles. Pittsburg est donc aussi l'une des villes les moins divertissantes qu'il y ait au monde. Il n'y a d'interruption aux affaires pendant six jours de la semaine, que dans l'intervalle de trois repas dont le plus long dure à peine dix minutes; et le dimanche, aux États-Unis, au lieu d'être, comme chez nous, un jour de distraction et de gaieté, est, selon la coutume anglaise, renforcée par les Anglo-Américains scrupuleusement consacré à la prière, au recueillement, au silence. Par cette énergique application au travail, qui est commune à tous les âges et à toutes les classes, et grâce aux nombreuses machines, où la vapeur travaille comme un docile esclave, la population de Pittsburg crée des masses de produits hors de proportion avec le chiffre qui la représente. La nature, le volume et le poids des pro-

(1) La population de Pittsburg et de ses divers faubourgs ne dépasse pas trente mille habitants. En 1831, celle de Birmingham était de cent quarante-deux mille deux cent cinquante et un.

duits manufacturés à Pittsburg rend cette disproportion très-apparente ; car, soit que l'industrie américaine, encore novice, n'ait pu atteindre le fini qu'exigent les objets de luxe, soit parce que les Américains ont eu le bon sens de comprendre du premier coup que la fabrication des objets de première nécessité ou essentiellement utiles est plus profitable que celle des colifichets dont la civilisation aime à se parer partout où il y a de la richesse et là aussi où il n'y en a pas, on ne travaille à Pittsburg que dans le genre commun.

Quoique Pittsburg soit en ce moment la première ville manufacturière de l'Union, il est loin encore de ce qu'il est destiné à devenir. Il est assis au centre d'une formation houillère fort étendue et d'une exploitation facile. Le pays qui s'étend à l'est de Pittsburg fournit beaucoup de fonte qui vient ici se convertir en fer malléable ou se mouler sous formes de machines, d'appareils et d'outils de toute espèce. Pittsburg a donc sous la main le charbon et le fer, c'est-à-dire la force, et le levier avec lequel la force exerce sa faculté génératrice. Le débouché des fabriques de Pittsburg est plus illimité encore que leurs approvisionnements ; car le bassin du Mississipi leur est ouvert, avec toutes ses vallées latérales qui seraient sur notre continent des bassins de premier ordre. Chez ces populations qui pullulent et qui croissent aussi rapidement en aisance qu'en nombre (1), il y a place

(1) En 1762, la vallée du Mississipi contenait, abstraction faite des Indiens, moins de. . . . 100,000 habitants.

indéfinie pour les machines, les fontes, fers, clous, verreries, quincailleries, poteries et étoffes de Pittsburg. Il faut des haches pour abattre les forêts primitives, des scies pour les débiter en planches, des socs de charrue et des bêches pour féconder le sol dégarni. Il faut des machines à vapeur pour cette flotte de *steam-boats* qui vont et viennent sur les eaux de l'Ouest. Il faut des ferrures et des clous pour bâtir les maisons ; il faut de la céruse pour les peindre au dédans et au dehors ; il faut du verre pour les éclairer, et il faut à ces nouveaux ménages des ustensiles et du linge ; car ici tout le monde veut du comfort.

Ainsi Pittsburg commence à être ce que sont Birmingham et Saint-Étienne, et ce que seront en France diverses localités de l'Aveyron et du Gard, par exemple, quand nous serons un peuple plus entreprenant, et que nous ferons des efforts pour mettre au jour les trésors enfouis dans le sol de notre *belle France ;* c'est ainsi qu'on l'appelle partout au dehors. En outre, Pittsburg est et doit être une ville commerciale, un marché. Il est à la tête de la navigation à la vapeur sur l'Ohio (1), et ainsi il est, soit directement, soit indi-

En 1790, elle en comptait environ. .	150,000
En 1800.	580,000
En 1810.	1,565,000
En 1820.	2,625,000
En 1830.	4,232,000

Les Indiens, en grande partie relégués à l'ouest du Mississipi, ne forment pas trois cent mille âmes.

(1) On lance quelques *steam-boats*, pendant les hautes eaux, à Brownsville, sur le Monongahéla, au-dessus de

rectement, c'est-à-dire par l'intermédiaire des cités plus centrales de Cincinnati et de Louisville, l'entrepôt naturel entre le haut et le bas pays, entre le Nord et le Sud. L'État de Pensylvanie n'a rien épargné pour lui assurer et pour développer tous les avantages résultant de cette position. Il a fait de Pittsburg un des pivots du système de communications qu'il a entamé avec tant d'audace et poursuivi avec tant de persévérance (1). Pittsburg est lié à Philadelphie par une ligne de canaux et de chemins de fer longue de cent cinquante-huit lieues. Les ramifications des canaux de la Pensylvanie lui rattachent les points essentiels de cet État. Une communication directe avec le lac Érié lui manque, il est vrai, encore ; mais il l'aura prochainement double et triple. Un chemin de fer de cent lieues de long est projeté entre Baltimore et l'Ohio ; il est déjà achevé sur un tiers de son cours ; la législature de Pensylvanie a imposé à la compagnie la condition de placer à Pittsburg l'extrémité occidentale de sa ligne. Un beau canal, dont le tracé et les devis sont l'ouvrage du général Bernard, doit lier, par Washington, la baie de Chesapeake à l'Ohio ; la même clause lui a été prescrite au profit de Pittsburg.

Pittsburg ; mais les bateaux qui remontent s'arrêtent tous à Pittsburg.

(1) L'État de Pensylvanie, à l'époque où il a entrepris ses travaux publics, ne comptait qu'un million d'habitants. Il a trouvé cependant le moyen de subvenir par son crédit ou par l'impôt à une dépense qui est de cent cinquante à cent soixante millions, avec les intérêts des emprunts.

Pittsburg est du petit nombre des villes américaines qui doivent leur naissance à la guerre. C'était d'abord un fort de la ligne française, ce fut ensuite une forteresse anglaise contre les sauvages. En 1781, Pittsburg se composait d'un très-petit nombre de maisons sous la protection du canon du fort Pitt. L'origine de Cincinnati est la même. L'un et l'autre ont commencé par une citadelle ; mais plus heureux que quelques-unes de nos métropoles commerciales, telles que le Havre, qui étouffe dans l'enceinte de ses fortifications comme dans une chemise de force, Pittsburg et Cincinnati ont fait disparaître les traces de leur première destination. Il ne reste du fort Pitt, que les Anglais avaient construit à quelques pas au-dessus du fort Duquesne, qu'un petit magasin converti en maison d'habitation ; il reste aussi à Pittsburg, de l'époque guerrière (ce sont ici les temps fabuleux), le nom d'une petite rue qu'on appelle *Allée de la Redoute*, à cause d'une batterie qui y avait été placée pour balayer le cours du Monongahéla. A Cincinnati, le fort Washington a été rasé ; sur le sol qu'il occupait, s'élève maintenant un bazar bâti par madame Trollope. Ce n'est pas un des exemples les moins curieux de la métamorphose éprouvée par l'Amérique depuis un demi-siècle, que la comparaison entre le procédé par lequel les villes s'y fondaient alors, et le mode actuel de les faire sortir de terre.

Il y a quelques semaines, je visitais en Pensylvanie le district d'où l'on extrait l'anthracite, charbon minéral, le plus commode des combusti-

bles (1), qui est actuellement d'un usage universel tout le long de l'Atlantique depuis Washington jusqu'à Boston, et dont la substitution au bois a produit une révolution domestique. Il y a six ou sept ans, lorsque l'usage de ce précieux combustible prit une rapide extension, le sol qui le renferme devint l'objet de spéculations prudentes d'abord; puis démesurées, puis extravagantes. Les spéculateurs traçaient des villes sur le terrain, à l'envi les uns des autres. J'ai les plans détaillés, avec les rues tracées au cordeau, et de belles places publiques soigneusement réservées, de telle ville qui n'a pas même une rue, de telle cité qui compte trois maisons à peine. Cet agiotage effréné a produit pourtant une ville de trois milles âmes, Pottsville, dix ou douze chemins de fer grands ou petits, des canaux, des bassins, et des exploitations souterraines assez prospères. Quant aux prétendues métropoles, plusieurs d'entre elles sont des villages qu'on trouve florissants, lorsqu'on renvoie aux *Mille et une Nuits* les rêves de leurs fondateurs.

Dans cette région des mines d'anthracite, ou dans les districts manufacturiers des États du Nord-Est, ou le long des canaux de l'État de New-York, ou sur tous les points de l'Ouest, un voyageur a, plusieurs fois par jour, occasion de voir comment ici se créent

(1) L'anthracite de Pensylvanie ressemble au charbon de Fresnes (Nord), dont il vient à Paris une petite quantité, ou plutôt à l'anthracite du Dauphiné. On ne peut l'employer avec avantage que dans des cheminées ou des poêles d'une construction particulière. (Voir la note 4 à la fin du volume).

aujourd'hui les villes. On bâtit d'abord une vaste auberge, avec colonnade en bois, véritable caserne où tous les mouvements, lever, déjeuner, dîner et souper s'opèrent au son de la cloche, avec une précision, un ensemble et une rapidité militaires, et dont le *landlord* (hôtelier) est, de droit, général ou au moins colonel de milices. La buvette (*bar-room*) de l'auberge est à la fois la bourse où se passent des centaines de marchés, sous le charme d'un verre de whiskey ou de *gin*, et le club qui retentit des discussions politiques, et où se préparent les élections civiles et militaires. A peu près en même temps un bureau de poste est établi. Dans les premiers temps, c'est d'ordinaire le *landlord* qui fait les fonctions de *postmaster*. Dès qu'il y a quelques maisons, une église est bâtie aux dépens de la communauté naissante; puis l'on fonde une école et une imprimerie avec un journal ; et peu après une banque vient compléter la triple représentation de la religion, de la science et de l'industrie.

Un Européen de l'Europe continentale, pour qui cette idée de banque est intimement liée à celle d'une grande capitale, éprouve une vive surprise, même à la centième fois, lorsqu'il rencontre une institution de ce genre dans les localités qui ne sont encore qu'à l'état intermédiaire entre le village et la forêt primitive habitée par l'ours et le serpent à sonnettes. Sur les bords du Schuylkill, rivière récemment canalisée qui, partant du cœur de la région à anthracite, vient déboucher dans la Delaware, près de Philadelphie, on trouve un commencement de ville, bâti lors des

spéculations sur les mines, au point où la navigation commence. *Port-Carbon*, c'est son nom, se compose d'une trentaine de maisons répandues sur la pente d'un vallon, conformément à l'alignement de la ville future. On était si pressé de bâtir qu'on ne se donna pas le temps de déraciner les arbres qui couvraient l'emplacement. On les brûla à demi sur pied et on les abattit avec la hache. Leurs longs cadavres calcinés jonchent encore la terre. On en a empilé une partie de manière à former des chaussées, afin de soutenir au-dessus du niveau de la vallée les chemins de fer qui conduisent le charbon des mines aux embarcadères du Schuylkill. Leurs souches, toutes debout, montrent leurs têtes charbonnées à une hauteur de cinq à six pieds. On passe d'une habitation à l'autre en serpentant à travers ces fûts écourtés et noircis, et en sautant par-dessus les énormes troncs qui sont épars. Du milieu de cet échiquier sort une grande maison sur laquelle on lit :

Office of
Deposit and Discount;
SCHUYLKILL BANCK (1).

L'existence d'une banque, au milieu des souches de *Port-Carbon*, m'a autant étonné que l'élégante et universelle propreté de la paisible Philadelphie, et que l'immensité de la flotte qui sans relâche verse et

(1) Bureau d'escompte et de dépôt ; Banque du Schuylkill.

reçoit aux quais de New-York les produits de toutes les parties du monde.

Je reviens au triple symbole de l'église, de l'école avec l'imprimerie, et de la banque. Une société qui se forme par agglomération autour d'un tel noyau ne peut que différer de plus en plus de la société européenne actuelle, qui s'est constituée principalement sous les auspices de la guerre et par une succession de conquêtes superposées les unes aux autres. La société américaine prenant pour son point de départ le travail, s'appuyant sur l'aisance générale d'un côté, et de l'autre sur un système d'instruction élémentaire commune à tous, et s'avançant avec le prineipe religieux pour boussole, semble destinée à atteindre un degré de prospérité, de puissance et de bonheur, bien supérieur à ce que nous possédons maintenant avec nos organisations demi-féodales et avec notre inquiète antipathie pour toute règle morale, pour toute autorité. Elle présente sans doute, surtout dans les États les plus nouveaux, des imperfections en grand nombre et elle aura beaucoup à se modifier. C'est le sort de toutes les œuvres qui ne sont qu'ébauchées, même lorsque Dieu est l'artiste modeleur. Mais peu importent quelques travers et quelques ridicules à ceux qui se préoccupent plus des grands intérêts de l'avenir que des petites misères du présent. Peu importent les déboires et les ennuis qu'un Européen aux nerfs délicats aura à subir, s'il s'aventure, pour tuer le temps, sur les bateaux à vapeur et dans les auberges de l'Ouest; tant pis pour lui s'il s'est lancé dans un milieu où il

n'y a pas place pour un *touriste* désœuvré qui a besoin qu'on l'amuse! Peu importe même qu'un étranger ait lieu de sourire aux naïves expressions d'une vanité nationale sans mesure. Cet orgueil patriotique qu'excusent de brillants résultats obtenus, se tempérera; les travers et les ridicules se corrigeront et se corrigent tous les jours; la grossièreté inévitable des hommes des bois (*backwoods'men*) s'adoucira du moment où il n'y aura plus ni forêts à abattre, ni marécages à dessécher, ni bêtes sauvages à détruire. Le mal passera et passe, le bien reste et grandit en se transformant comme le grain de sénevé.

XVII

LE GÉNÉRAL JACKSON.

Louisville (Kentucky), 15 décembre 1834.

Vous avez dû être bien étonnés en France à la lecture du message du général Jackson. Ici le ton leste et tranchant d'une portion de la presse avait préparé les esprits à quelque démonstration énergique; mais le message a dépassé les espérances de ceux qui voulaient prendre, par rapport à la France, une attitude hautaine, et les craintes de ceux qui redoutaient une imprudence.

Si une telle pièce fût émanée de l'un des présidents antérieurs, depuis Washington jusqu'à M. John Quincy Adams, elle eût dû être considérée comme l'expression des sentiments de la majorité du peuple américain. Aucun d'eux n'eût voulu compromettre ainsi les États-Unis, sans s'être assuré que telle était réellement la

volonté nationale. Leur règle était de se laisser pousser par la nation plutôt que de la tirer à eux ou de la devancer. C'est en effet ce qu'il y a de plus conforme aux principes du *self-government*. Ils eussent établi entre les membres de leur cabinet une discussion approfondie, non-seulement de vive voix, mais aussi par écrit, comme le fit Washington lors de la création de la première banque des États-Unis en 1791. Ils eussent consulté individuellement les hommes notables de toutes les opinions et de tous les intérêts. Ils eussent longuement écouté ceux sur qui tombe directement le plus lourd poids d'une guerre, c'est-à-dire les commerçants des grands ports, Boston, New-York, Philadelphie, Baltimore, Charlestown, la Nouvelle-Orléans; et enfin, après avoir pesé toutes les objections, mesuré toutes les difficultés, s'il leur eût été évident que l'intérêt et l'honneur de leur pays exigeaient absolument qu'on en vînt à la dernière raison, ils eussent à regret adressé le cartel à leur plus ancien allié, au plus ferme appui de la liberté et du progrès dans l'ancien monde.

Le général Jackson a *changé tout cela*. Les règles et les allures de son administration ne sont plus celles qu'avait établies la sagesse de ses prédécesseurs. On peut soutenir que ce changement est un bien ; à cet égard, l'avenir, un prochain avenir prononcera. Mais le fait du changement est incontestable.

Le général Jackson possède au plus haut degré les qualités nécessaires pour conduire une guerre de coups de main. Audacieux, infatigable, toujours sur le qui-

vive, doué d'un coup d'œil prompt, d'un corps de fer et d'une résolution de bronze, dévoué aux siens, âpre et terrible envers l'ennemi, se jouant des obstacles, aimant de passion le danger, ses guerres contre les Creeks et les Séminoles eurent le plus brillant succès. Sa courte campagne de la Nouvelle-Orléans contre l'armée anglaise de Packenham, fut héroïque. Grâce à ces exploits, et en vertu de l'enthousiasme qu'excitent en tout pays les services militaires, le général Jackson se trouva l'homme le plus populaire des États-Unis, quand la mort eut fait disparaître les fondateurs de l'indépendance, et il devint naturellement candidat pour le fauteuil présidentiel. On objecta son inflexibilité, l'emportement avec lequel il avait, durant toute sa carrière, accueilli la contradiction; on représenta sa disposition à suivre ses inspirations personnelles, sans égard pour les exigences de la loi, et à trancher brusquement les difficultés avec l'épée d'Alexandre, plutôt qu'à les résoudre lentement selon les formes constitutionnelles. On ajouta que ses penchants naturels, renforcés par l'habitude du commandement militaire et par les coutumes spéciales à la guerre, telle qu'il l'avait faite, avaient dû devenir indomptables; qu'il ne pourrait se plier à la modération que requiert l'exercice de l'autorité civile. On prédit qu'il serait en politique comme à la guerre, chaud pour ses amis, implacable envers ses adversaires, violent envers quiconque tenterait de lui barrer le chemin; qu'au lieu de rester au-dessus des querelles des partis, on le verrait bientôt descendre de sa personne dans l'arène. On

cita le juge mis aux arrêts à la Nouvelle-Orléans (1), les miliciens fusillés (2), l'exécution des deux Anglais Ambrister et Arbuthnot (3), l'invasion et la conquête en pleine paix des possessions espagnoles de la Floride (4), sa colère et ses menaces lorsque le congrès délibérait sur les accusations que ses procédés sommaires avaient soulevées.

Néanmoins sa loyauté chevaleresque, sa haute probité, son chaleureux patriotisme, parurent de suffisantes

(1) Deux mois après la bataille de la Nouvelle-Orléans, lorsque le bruit de la paix entre l'Angleterre et les États-Unis était répandu, et quelques jours avant qu'on en reçût à la Nouvelle-Orléans l'avis officiel, le général Jackson fit arrêter un membre de la législature de la Louisiane, alors en session, pour un article de journal qu'il avait écrit. Le juge de la cour des États-Unis s'étant interposé, le général Jackson le fit arrêter lui-même et conduire hors de la ville. Le général fut, pour ce fait, condamné, quelques jours après, à 1,000 dollars d'amende.

(2) Dans la guerre de 1812.

(3) Ces deux Anglais se trouvaient parmi les Séminoles, dans la deuxième guerre (1818). Ils furent accusés d'avoir pris part à la guerre, quoique sujets d'une puissance en paix avec les États-Unis. Le général Jackson les livra à une cour martiale qui ne condamna que l'un des deux à mort : il les fit cependant exécuter l'un et l'autre.

(4) A la fin de la deuxième guerre des Séminoles, au mois de mars 1818, le général Jackson enleva la forteresse espagnole de Saint-Marc, sous prétexte que les Indiens se réfugiaient sous le canon de la place et pouvaient s'en emparer. Le gouverneur de Pensacola ayant réclamé par une lettre, le général Jackson, qui évacuait le pays, revint sur ses pas, marcha sur Pensacola et s'en empara. Il prit peu après, de vive force, la forteresse de San-Carlos de Barrancas.

garanties. Par des raisons de politique intérieure, qu'il serait trop long d'énumérer ici, beaucoup d'hommes éclairés, qui, dans l'origine, avaient accueilli sa candidature avec dédain, se concertèrent pour la faire réussir ; ils espéraient beaucoup de leur influence sur lui. Et, en effet, son humeur fougueuse parut modifiée après son élévation ; le souvenir de ses professions de foi, qui étaient, lorsqu'elles parurent, l'expression franche de ses sentiments, était tout frais encore. Il s'était consciencieusement promis à lui-même d'observer les principes consacrés par Washington, Jefferson, et les autres patriarches de l'Amérique ; de se renfermer scrupuleusement dans l'étroite limite de la prérogative présidentielle, telle qu'il se l'était tracée ou laissé tracer ; de suivre le courant de l'opinion publique sans chercher à le croiser ou à le détourner de sa pente instinctive et calme ; d'être modéré, patient et calme. Pendant son premier terme de quatre ans, il resta assez fidèle à sa propre détermination, à ses déclarations de principes et aux avis des hommes qui l'avaient élevé sur le pavois. Mais c'était pour lui une insupportable contrainte. On ne se modifie plus après soixante ans. Il s'en faut de beaucoup d'ailleurs que les tempéraments, disons mieux, que les qualités distinctives de tous les hommes puissent s'accommoder de cette haute sphère de sérénité où il faut pourtant se renfermer quand on gouverne. C'était plus difficile pour le général Jackson que pour tout autre ; la turbulente ardeur de la jeunesse n'avait été tempérée chez lui ni par l'âge, ni par les fatigues des guerres les plus pénibles. Les

discussions politiques dans un pays de suffrage universel seraient de force d'ailleurs à user la patience des anges. Peu à peu donc on vit reparaître les orageuses tendances du planteur du Tennessée. Peu à peu le caractère aventureux, intrépide, inquiet, obstiné, fier, indomptable du chef des partisans, de l'exterminateur des Creeks et des Séminoles, perça à travers le vernis de réserve, de gravité, de bienveillance universelle dont il s'était couvert, et déchira le manteau constitutionnel dont ses amis avaient eu tant de peine à l'entourer.

Enfin, en 1832, la Caroline du Sud lui fournit une occasion naturelle de donner carrière à ses appétits belliqueux, comprimés depuis quatre ans. Cet État avait, de son autorité privée, proclamé la nullité du tarif des douanes établi par le congrès, et armé sa milice pour soutenir son décret de nullification. Le président Jackson aussitôt, tout en conservant un langage plein de modération, fit des préparatifs de guerre, et obtint un acte du congrès (*Force bill*), qui l'autorisait à employer tous les moyens pour faire respecter les droits de l'Union. Lorsque l'orage fut conjuré (1), le général Jackson fut proclamé le sauveur de la constitution ; et peut-être ne prit-on pas assez de soin alors pour prévenir une méprise naturelle à un vieux soldat, et pour lui faire sentir que les félicitations d'un peuple reconnaissant s'adressaient moins à son attitude guerrière qu'aux pacifiques démarches faites sous ses auspices.

(1) Voir la note 12 à la fin du volume précédent.

Dans la chaleur du débat et au bruit des acclamations qui suivirent le rétablissement de l'ordre, le vieux levain guerrier acheva de se soulever dans l'âme du général Jackson ; sans prendre de repos, il entama une vigoureuse campagne contre la banque. C'était une guerre à peu près sans provocation, et certainement sans justice. Pendant quelque temps, il sembla que le général y succomberait. Mais il tint bon : il ne plia pas et ne rompit point. Il a été dans cette circonstance ce même *Old-Hickory* (1) que les Indiens trouvaient toujours et partout acharné sur leurs traces, qu'ils ne pouvaient ni lasser ni surprendre, sur lequel ils n'avaient prise ni par la ruse ni par la force ouverte. Les dernières élections de la chambre des représentants lui assurent la victoire, la banque (2) est condamnée à subir le sort des Creeks et des Séminoles, de M. Clay et de M. Calhoun, du gouvernement espagnol de la Floride, et du général anglais Packenham.

Il semble maintenant que l'enivrement de ce grand succès lui ait rendu toute l'ardeur de sa jeunesse, et qu'à un âge où tous les hommes n'aspirent plus qu'après le repos (il approche de soixante-dix ans), il ait besoin

(1) L'*Hickory* est une espèce de noyer qui n'existe pas en Europe et qui est très-commun en Amérique. C'est un bois dur, compact, très-difficile à rompre. Les Indiens en avaient donné le nom au général Jackson, auquel ses amis l'ont conservé. Le vieux général est aussi populaire, en Amérique, sous le nom d'*Old-Hickory*, que Napoléon l'était sous celui du *Petit-Caporal*.

(2) Voir la note 5 à la fin du volume.

de nouveaux périls, de nouvelles fatigues. L'hiver dernier, M. Clay disait au sénat, que si la phrénologie était une science certaine, le président Jackson devait avoir la bosse de la lutte (*combativeness*) ; car sa vie n'avait été qu'un continuel exercice de cette passion : à quatorze ans, contre les Anglais, puis contre ses voisins les premiers *Settlers* du Tennessée, gens peu traitables qui se plaisaient, ainsi que lui, à manier le sabre, le poignard, le pistolet et la carabine ; puis contre les Indiens, les Anglais, et encore les Indiens, sans compter d'inoffensifs espagnols ; ensuite contre lui, M. Clay, contre M. Calhoun et la Caroline du Sud, et qu'enfin, à défaut d'autres adversaires, il s'escrimait contre la banque. Il semble en effet que le général Jackson soit possédé du démon de la guerre : car à peine a-t-il eu appuyé le pied sur la gorge de la banque, qu'il lui a fallu un autre ennemi ; et ne trouvant plus en Amérique que des vaincus ou des ennemis indignes de sa colère, c'est à la France qu'il a jeté le gant.

Jusqu'à présent donc, le défi lancé à la France n'est que l'expression de l'humeur du général Jackson. Malheureusement cet acte individuel émane d'un homme qui est le président des États-Unis jusqu'au 4 mars 1837, et qui est tenace dans les antipathies qu'il s'est créées, plus encore que dans son amitié. Malheureusement encore le défi a été inséré dans un document solennel qu'on est habitué à regarder en Europe comme l'exposé fidèle des sentiments du peuple américain. Enfin celui qui a mis ainsi en avant les États-Unis,

vient de faire un essai qui atteste à quel point il sait faire épouser à la masse de la population ses querelles personnelles.

En politique comme à la guerre sa tactique est de se jeter en avant en s'écriant : *Qui m'aime me suive!* Cette méthode hardie lui a merveilleusement réussi contre la banque. S'il eût demandé au congrès de retirer à cette institution le dépôt des fonds publics, il eût certainement échoué ; le congrès eût déclaré qu'il n'y avait pas lieu. Il prit donc hardiment l'initiative. Il ordonna ce retrait malgré l'avis de la majorité de son cabinet, deux mois avant la réunion du congrès, sans qu'il fût possible de prétexter d'urgence : *J'en prends la responsabilité,* dit-il. Le ministre des finances refusait d'exécuter la mesure, parce qu'il la considérait comme un funeste abus de pouvoir : il fut renvoyé. La majorité de la chambre des représentants, et, dans les élections dernières, celle de la population, ont ratifié ces essais de dictature. Le général Jackson a perdu, à la vérité, la plupart des amis qui lui restaient encore dans les classes éclairées et parmi les commerçants ; mais peu lui importent quelques individus, si éminents qu'ils puissent être ; en vertu du suffrage universel, c'est le nombre qui domine ici.

Cette tactique audacieuse au moyen de laquelle il a entraîné les masses contre la banque, lui réussira-t-elle aujourd'hui qu'il entreprend de les exciter contre la France? Il est permis de la comparer à un de ces tours de force où l'on réussit une fois, deux fois, et où l'on *se casse les reins* quand on veut les répéter une

troisième. On peut supposer encore que le général Jackson possède une de ces popularités dont l'influence est irrésistible pendant un court intervalle, mais dont la durée et la solidité sont en raison inverse de leur intensité et de leur éclat. Ce sont là, au reste, de pures conjectures. Un fait est certain, c'est que le général a la majorité dans la chambre des représentants ; et, d'après ce qui est connu de la composition du prochain congrès, il y a apparence qu'il la conservera durant tout le cours de sa présidence, tandis que l'opposition, qui a maintenant la majorité dans le sénat, pourra la perdre après la session actuelle. Il ne m'est pas démontré d'ailleurs que l'opposition doive être unanime à réprouver les procédés du général Jackson à l'égard de la France. Les adversaires du général Jackson, tout aussi bien que ses amis, sont obligés de ménager leur maître commun, le peuple souverain. Or, en tout pays les masses sont fort peu cosmopolites. Leur patriotisme est plus vif et plus ardent, mais aussi plus brutal, plus injuste et plus arrogant que celui de la bourgeoisie. En France, elles chantent avec transport : « Je suis Français, mon pays avant tout! » Ici elles crient : *Our country, right or wrong* (1) ! ce qui est le beau idéal de l'égoïsme national.

Comme le général Jackson n'est cependant pas un écervelé, on ne conçoit pas au premier abord qu'il veuille faire passer les États-Unis tout d'un coup, sans intermédiaire, d'une étroite amitié avec la France à

(1) Notre pays, qu'il ait tort ou qu'il ait raison !

la guerre. S'il croit que la France a outre-passé tous les délais, a épuisé toute la patience qu'elle a droit d'attendre d'un ancien allié, d'une nation dont l'indépendance a été achetée de notre or et de notre sang, pourquoi ne se borne-t-il pas à proposer des mesures de douanes? Une taxe sur nos marchandises serait même un moyen de se payer des vingt-cinq millions. Il n'ignore pas que, si la France a plus à perdre peut-être que les États-Unis à une guerre de tarifs, les États-Unis, dont les affaires maritimes sont beaucoup plus étendues que les nôtres, ont plus à perdre que nous dans une guerre à coups de canon, dont la mer serait le théâtre naturel. Mais quelle est, aux États-Unis, la classe que la guerre ferait le plus souffrir? Celle du commerce. A qui appartiennent les bâtiments et les marchandises? Aux négociants et armateurs qui votent contre le général et contre les siens, à ses ennemis qu'il déteste et méprise; aux commerçants de Boston qui ont fait mutiler sa statue placée à l'avant de la frégate *Constitution;* à ceux de New-York qui ont fait frapper à Birmingham des médailles-caricatures provoquant à la haine et au mépris de son gouvernement; aux capitalistes de Philadelphie, amis de M. Biddle et admirateurs de M. Clay. Le général Jackson s'inquiète peu des intérêts de ces gens-là.

Au contraire, une augmentation des droits de douanes, quel qu'en fût le motif, nuirait spécialement aux États du Sud, et serait très-mal accueillie par eux. Comme c'est le Sud qui produit le coton, article principal d'exportation des États-Unis en France, les re-

présailles que le gouvernement français ne manquerait pas d'exercer, retomberaient aussi principalement sur le Sud. Or, le parti démocratique a aujourd'hui besoin du Sud. Il ménage surtout la Virginie, l'État le plus influent du Sud. Le succès des plans du parti démocratique, c'est-à-dire, l'élection de M. Van Buren à la présidence, dépend beaucoup de l'attitude que prendra la Virginie, non pas en 1836, à l'époque de l'élection, mais cette année ; non pas demain, mais aujourd'hui. L'opinion publique est maintenant en balance dans la Virginie. On voudrait à tout prix l'empêcher de faire un pas dans les voies de l'opposition ; et l'on sait bien que la Virginie n'entend pas que l'on suscite des obstacles particuliers aux intérêts du Sud. En ce moment la législature de Virginie est assemblée; un de ses premiers actes doit être de nommer un sénateur des États-Unis. Si elle choisit M. Leigh, le sénateur actuel, la voilà compromise en faveur de l'opposition, et peut-être perdue pour le parti. La perte de la législature peut entraîner celle de l'État ; la perte de l'État de Virginie peut entraîner celle du Sud. Les considérations de cet ordre ont ici beaucoup plus de poids qu'on ne pourrait l'imaginer en Europe. Au milieu des institutions mobiles de ce pays, les hommes politiques, nouveaux prolétaires, ne vivent qu'au jour le jour.

Il arrive quelquefois que les gouvernements européens sont entravés dans leur politique étrangère par la complication de leur politique intérieure. Le général Jackson eût été plus réservé s'il n'eût pas pensé que telle était en ce moment la position du gouverne-

ment français. Croyez pourtant qu'il a lui aussi, au dedans, ses embarras qui faussent ses mouvements extérieurs. Il les a plus que tout autre président, parce que, bien plus qu'aucun de ses prédécesseurs, il est homme de parti, engagé dans des combinaisons de parti. Les intrigues parlementaires et les intérêts opposés des diverses portions de l'Union créent ici, surtout pour une administration comme la sienne, les mêmes difficultés qui, chez nous, résultent d'une population mal équilibrée et du fardeau de notre passé. Le gouvernement français peut le tenir pour certain et doit agir en conséquence.

XVIII

L'OPINION PUBLIQUE.

Louisville (Kentucky), 22 décembre 1854.

La première impression produite aux États-Unis par le message du général Jackson a été d'étonnement. Pour tout le monde, c'est de l'imprévu, un vrai coup de théâtre.

Je suppose qu'en Europe il aura excité plus que de la surprise. On se sera demandé sans doute comment il était possible qu'un acte aussi peu mesuré, aussi peu réfléchi, fût émané d'un gouvernement qui, depuis son origine, s'était signalé par son tact et par sa prudence.

J'ai déjà cherché à expliquer ce mystère, et j'ai dit que cette quasi-déclaration de guerre était personnelle au président Jackson; qu'en cela, comme en toute chose, il avait fait à sa tête. Les hommes éclairés qui

l'entouraient à son début, et dont les sages conseils modéraient sa fougue, ne sont plus là pour le retenir. Un à un ils se sont écartés de lui; plusieurs, tels que M. Calhoun, son vice-président lors de son premier terme, sont devenus ses ennemis irréconciliables. Sa position, comme chef du parti démocratique, l'obligeait aussi à donner, coûte que coûte, un aliment aux passions inquiètes que ses dernières luttes ont déchaînées.

On s'exposerait à des mécomptes si l'on jugeait de l'accueil que l'opinion publique doit ici faire à un document de ce caractère, d'après ce qui se passerait en Europe. L'opinion publique n'a pas ici les mêmes arbitres que dans nos sociétés européennes : ce qu'on appelle en Europe l'opinion publique, c'est l'opinion généralement accréditée parmi les classes bourgeoises et les classes nobles, là où il reste une noblesse; c'est celle des négociants, des manufacturiers, des savants, des hommes d'étude et d'affaires, de ceux qui, ayant reçu de leurs pères une existence assurée, consacrent leur temps aux arts, aux lettres ou aux sciences, et souvent aussi, par malheur, à l'oisiveté. Voilà le monde qui, en Europe, règle l'opinion. C'est lui qui siége aux chambres, occupe les emplois et dirige les organes les plus influents de la presse. C'est un monde poli et cultivé, habitué à se contenir, en garde contre l'enthousiasme, plus enclin au scepticisme qu'à l'exaltation; à qui toute extrémité violente répugne, que toute grossièreté révolte; aimant, souvent à l'excès, la modération, les demi-mesures et les termes moyens.

Dans un monde pareil, un message tel que celui du général Jackson eût soulevé le blâme universel, ou, pour mieux dire, si le général Jackson eût puisé ses inspirations dans un pareil milieu, il n'eût point dicté son message.

La minorité, qui en Europe fait l'opinion publique et par elle est souveraine, délogée ici de position en position, a fini par ne plus diriger l'opinion que dans les rares salons des grandes villes, et par être gouvernée d'aussi près que *les mineurs, les femmes et les incapables.* Jusqu'à l'avénement du général Jackson, elle avait cependant exercé de l'influence sur tous les présidents, qui généralement étaient ce qu'on appelle ici des *scholars* (1), et qui tous, quelles que fussent leurs liaisons de parti, avaient de ce côté leurs relations de famille et d'amitié, ainsi que leurs habitudes. Jusqu'à ce jour elle avait conservé une sorte de contrôle sur les deux chambres. Aujourd'hui elle a complétement rompu avec le président; ou plutôt c'est lui qui a rompu avec elle. Aujourd'hui elle n'a plus de crédit que près d'une seule des chambres, parce que le sénat se trouve encore composé d'hommes qu'elle peut revendiquer comme siens à cause de leur supériorité de lumières, d'éducation ou de fortune. Aussi la démocratie ne manque pas de qualifier le sénat de corps aristocratique, et lui donne le nom de chambre des lords. La masse, qui en Europe est habituée à porter

(1) C'est-à-dire des hommes à éducation littéraire et scientifique.

le bât et à recevoir la loi, ici a mis le bât sur les épaules des classes éclairées et policées, qui sont chez nous les classes supérieures, et fait la loi à son tour. Le *farmer* et le *mechanic* sont les seigneurs du nouveau monde; l'opinion publique, c'est *leur* opinion; la volonté publique, c'est *leur* volonté; le président est *leur* élu, *leur* mandataire, *leur* serviteur (*servant*). S'il est vrai que les classes dépositaires du pouvoir en Europe se soient montrées trop disposées à en user à leur profit, sans consulter les intérêts et les vœux de la foule qui s'agite au-dessous d'elles, il faut reconnaître qu'en Amérique les classes qui tiennent le sceptre ne sont pas plus exemptes d'égoïsme, et qu'elles prennent moins de peine pour le déguiser. En un mot, l'Amérique du Nord, c'est l'Europe la tête en bas et les pieds en haut. La société européenne, à Londres et à Paris comme à Saint-Pétersbourg, dans la république helvétique comme dans l'empire d'Autriche, est aristocratique, en ce sens qu'aujourd'hui encore, même après les grands changements survenus depuis cinquante ans, elle repose d'une manière plus ou moins prédominante sur le principe d'inégalité ou de hiérarchie. La société américaine est essentiellement et radicalement une démocratie, non de mots, mais de choses. Aux États-Unis l'esprit démocratique s'est infiltré dans toutes les habitudes nationales, dans tous les usages de la vie. Il assiége, il importune par tous les pores l'étranger qui ne soupçonnait pas, avant de débarquer, à quel point l'éducation européenne avait imprégné d'aristocratie sa fibre et ses nerfs. Il a effacé toutes les différences,

sauf les différences de couleur; car ici une nuance dans la peau met entre deux hommes plus de distance qu'en tout autre pays du monde. Il domine en tous lieux, un seul excepté; et c'est précisément celui qui, dans l'Europe catholique, est consacré à l'égalité, c'est l'Église; ici tous les blancs sont égaux partout, excepté en présence de celui pour qui les distinctions de cette terre ne sont que misère et vanité (1). Bizarres exceptions, ou plutôt protestations solennelles, qui attestent que le sentiment de hiérarchie est chevillé dans le cœur humain à côté de celui de l'égalité, et qu'en toute circonstance comme en tout pays il faut qu'il ait sa place!

En tous lieux la démocratie a peu de douceur dans la voix, peu de souplesse dans les formes; elle s'entend peu aux ménagements et aux détours; elle est sujette à confondre la modération avec la faiblesse, la violence avec l'héroïsme. Peu habile à se maîtriser, elle se livre à ses amis sans réserve et se fait des idoles qu'elle encense; elle exprime rudement, du ton de la menace et de la colère, ses griefs et ses soupçons contre ceux dont elle croit avoir à se plaindre. Elle est extrêmement peu tolérante à l'égard des nations étrangères. La démocratie américaine en particulier, nourrie dans la persuasion que les peuples d'Europe gémissent ignoblement sous le joug de despotes sans frein, les a pris en pitié dédaigneuse. Quand elle jette un regard de l'autre côté de l'Atlantique, elle affecte l'air de supériorité d'un homme libre qui arrête ses

(1) Voir la note 6 à la fin du volume.

yeux sur un troupeau d'esclaves. Son orgueil s'épanouit à l'idée d'abaisser le principe monarchique dans la personne d'un des « tyrans qui tiennent l'Europe sous leurs pieds. »

On peut donc s'attendre à ce qu'ici l'opinion publique approuve le message dans le fond et dans la forme; qu'elle le trouve plein de mesure et de convenance. Il est probable que la plupart des hommes et des journaux de l'opposition n'oseront le critiquer que très-faiblement. Ce n'est pas que les *Jackson-men* eux-mêmes soient unanimes en sa faveur; c'est que les journaux de l'opposition, comme ceux du parti de l'administration, se croient et sont tenus à l'hommage-lige envers la souveraineté populaire; c'est qu'ils sont tous obligés de ménager les susceptibilités de la masse, qui est peu maniable en matière de dignité et de vanité nationales. Un certain nombre de feuilles et d'hommes politiques se sont exprimés avec indépendance sur l'opportunité et sur les conséquences d'une déclaration de guerre, et ont su concilier leur patriotisme avec une haute courtoisie envers l'allié le plus ancien et le plus fidèle de l'Amérique; mais ce ne sont que des exceptions. Quelques-uns des journaux les plus éclairés et les plus influents de l'opposition ont, à la surprise générale, fait volte-face par une manœuvre soudaine, et accueilli par de bruyantes acclamations la partie du message qui est relative à la France. Les voilà plus démocrates que la démocratie, intraitables sur le point d'honneur, prêts à tout sacrifier pour obtenir réparation d'un outrage dont ils s'a-

perçoivent pour la première fois après vingt ans. Tel qui était hier un écrivain pacifique et raisonnable, est aujourd'hui un foudre de guerre, ne parle plus que de la dignité nationale offensée, ne songe plus qu'à souffler le feu. Voici le secret de cette métamorphose subite : Si les États-Unis étaient en guerre, il leur faudrait beaucoup d'argent, et une banque serait alors indispensable aux transactions du gouvernement fédéral. Or, *une* banque et *la* banque, au fond, c'est tout un. Cela s'appelle de la politique, de l'habileté. Il reste à savoir si le parti démocratique en sera la dupe, et si ceux qui sont les plus intéressés à l'existence de la banque, c'est-à-dire les négociants de New-York, de Boston, de la Nouvelle-Orléans, et même ceux de Philadelphie, voudront aussi de la banque à tout prix.

Heureusement pour la paix du monde, le sénat des États-Unis est en majorité composé d'hommes éminents par leur expérience, leur capacité et leur patriotisme, qui jugent de haut les intérêts de leur pays, et qui, entre autres questions, se poseront celle de savoir si le pire moyen d'assurer, selon leur désir, la liberté des mers, ne serait pas d'employer la marine française et la marine américaine à s'entre-détruire. Ils n'hésitent pas à se mettre, quand il le faut, au-dessus des exigences d'une popularité éphémère, et à aborder les difficultés en face. Dans cette illustre assemblée, l'hiver dernier, une poignée d'hommes éloquents et fermes suffit à soutenir le choc des masses populaires, à les faire hésiter et reculer. Le sénat n'a qu'à rester égal à lui-même pour bien mériter de son pays et de l'humanité.

XIX

CINCINNATI.

Memphis (Tennessée), 1er janvier 1855.

Cincinnati a été rendu célèbre par Mme Trollope, dont les sens aristocratiques se sont soulevés contre le commerce de salaisons qui s'y fait sur une grande échelle. Sur sa parole, bien des gens ont cru que les habitants de Cincinnati étaient tous des marchands de cochons, et leur ville un abattoir. Le fait est que Cincinnati est une grande et belle ville, admirablement située dans l'un de ces plis que décrit l'Ohio *à regret fugitif*. Les montagnes qui bordent cette *Belle-Rivière* (1) tout le long de son cours, semblent s'être reculées pour laisser sur la rive un plateau élevé et uni auquel elles servent de murailles de tous les côtés

(1) C'est le nom que les Français lui avaient donné.

où l'Ohio ne lui sert pas de fossé, afin que les hommes pussent y bâtir une ville spacieuse à l'abri des terribles inondations du fleuve (1). Les géologues, qui ne croient pas aux complaisances des mythologiques Oréades, diront tout simplement que ce plateau est le résultat de l'érosion creusée aux temps diluviens, dans le massif des montagnes, par le choc des eaux d'une rivière bien modeste aujourd'hui, appelée Licking, qui descend des cimes du Kentucky et vient déboucher dans l'Ohio vis-à-vis Cincinnati. Quoi qu'il en soit, il n'y avait pas sur tout le cours du fleuve un seul point qui naturellement fût plus à même de séduire des fondateurs de ville.

La physionomie architectonique de Cincinnati est à peu près celle des quartiers neufs des villes anglaises. Ce sont généralement des maisons de briques, de deux étages le plus souvent, aux vitres luisantes de propreté, disposées chacune pour une seule famille, régulièrement alignées le long de rues larges de soixante-six pieds anglais (20 mètres) et fort bien pavées. Çà et là, l'uniformité de ces constructions est interrompue par des édifices d'une apparence plus monumentale. Ce sont, par exemple, des maisons en pierres de taille, d'excellent goût, vrais palais en miniature avec un portique en raccourci, qu'habite l'aristocratie des marchands de cochons de Mme Trol-

(1) Les crues de l'Ohio sont énormes. En février 1832, il monta de soixante-six pieds anglais (20 mètres) au-dessus du niveau des basses eaux. Pendant plusieurs jours on alla en bateau à vapeur dans quelques rues de Cincinnati.

lope, ou de petits manoirs entourés de jardins et de terrasses. Ailleurs, ce sont les écoles publiques (*Common Schools*), où filles et garçons apprennent ensemble la lecture, l'écriture, la géographie et le calcul, sous la direction simultanée d'un maître et d'une maîtresse (1). Sur un autre point, vous apercevez une église, petite, étroite, simple, sans sculpture ni peinture, sans vitraux coloriés ni arceaux gothiques, mais bien close, garnie de tapis épais, et munie d'excellents calorifères qui garantissent les fidèles du froid pendant les longs offices du dimanche. Il y a à Cincinnati, comme dans toutes les villes des États-Unis, une multitude d'églises ; il y en a pour toutes les sectes, depuis l'épiscopalisme anglican, qui a sous sa bannière la richesse du pays, jusqu'au baptisme et au méthodisme, cultes des ouvriers et des nègres (2). Sur

(1) Ces écoles sont entretenues au moyen d'une taxe analogue à nos centimes additionnels. L'enseignement simultané y est préféré à l'enseignement mutuel. Elles sont situées dans de grands bâtiments carrés, portant en lettres d'or le nom du quartier. D'après le rapport officiel des administrateurs et *visiteurs* (*Trustees and Visiters*), en date du 30 juillet 1833, il y avait alors à Cincinnati six mille enfants de six à seize ans, sans compter deux cent trente enfants de couleur pour lesquels il y a une école à part. Environ deux mille trois cents enfants fréquentaient les *common schools*, et mille sept cents les écoles particulières. Le nombre des *common schools* est de dix-huit. Il y a douze maîtres et cinq sous-maîtres, six maîtresses et sept sous-maîtresses. Les maîtres reçoivent 400 dollars, les sous-maîtres 250 ; les maîtresses 216, et les sous-maîtresses 168. Ces salaires sont réputés insuffisants.

(2) Il y a aussi bon nombre de catholiques à Cincinnati. Ce

un autre point, c'est un vaste hôtel que vous prendriez au dehors pour une résidence royale, mais où je puis vous certifier qu'on ne trouve pas une hospitalité princière ; ou un musée qui est une spéculation particulière, comme tous les musées américains, et qui se compose, selon la formule générale, de quelques cristallisations, d'ossements de mammouth fort abondants aux États-Unis, d'une momie égyptienne, de costumes et d'armures à l'usage des Indiens, d'une demi-douzaine de statues de cire représentant, par exemple, Washington, le général Jackson et les chefs indiens Black-Hawk et Técumseh (1) ; d'une figure de Napoléon à pied ou à cheval ; d'une cuirasse française provenant de Waterloo, d'une collection de portraits de notabilités américaines en général, y compris celle de Lafayette, et de celles de l'endroit en particulier ; d'une autre d'oiseaux empaillés, de serpents conservés

sont des émigrants d'Irlande et d'Allemagne, gens pauvres pour la plupart. Je tiens de M. l'évêque de Cincinnati qu'il y a environ vingt mille catholiques dans l'État d'Ohio, dont la population est de onze cent mille âmes.

(1) Técumseh, et son frère le Prophète, avaient organisé du Nord au Sud une confédération générale des Indiens contre les États-Unis. Ils commencèrent les hostilités un peu avant la guerre de 1812 : pendant cette guerre, ils s'unirent aux Anglais qui avaient été leurs instigateurs. Técumseh a laissé des souvenirs d'un homme supérieur. Black-Hawk est un moindre personnage, qui, à la tête des petites tribus indiennes des Saks et des Renards, fit une guerre de frontière, en 1832, sur le haut Mississipi. Il fut bientôt battu et pris : on le promena dans les grandes villes du Nord, ce qui lui a donné une certaine célébrité.

dans l'esprit de vin, et surtout d'un grand serpent vivant, boa constrictor ou anaconda. L'un des musées de Cincinnati se distingue cependant par des antiquités indiennes remarquables, tirées soit des vastes cavernes du Kentucky, soit des *tumuli* très-nombreux sur les rives de l'Ohio, et dont plusieurs existaient sur l'emplacement où Cincinnati s'élève (1).

Quant aux banques, elles sont modestement logées à Cincinnati; mais en ce moment on discute le plan d'un somptueux édifice, digne de leur haute fortune, où elles réuniraient leurs bureaux. Les fonderies où se coulent les machines à vapeur, les chantiers où se charpentent les *steam-boats*, les ateliers bruyants, insalubres ou incommodes, sont aux extrémités de la ville ou dans la municipalité attenante de Fulton, ou

(1) Ce musée possède aussi une merveille que je n'ai rencontrée nulle autre part. C'est une représentation de l'enfer où les jeunes filles de Cincinnati vont chercher les émotions que leur refuse une existence comfortable et paisible, mais froide et monotone. On les y fait assister aux contorsions et aux cris de damnés à ressorts, aux fureurs d'un ours empaillé qui hurle de rage et fait claquer ses mâchoires. On leur y montre encore un gigantesque serpent de papier qui se replie et se déroule tantôt avec une majestueuse lenteur, tantôt avec une impétuosité menaçante. Cet étrange spectacle, mêlé d'alternatives de lumière et d'obscurité, de quelques effets de petite fantasmagorie, de coups de tam-tam, et des tressaillements que communique aux assistants une machine électrique cachée dans les coulisses, paraît ébranler délicieusement les nerfs de la jeune portion des Cincinnatiens et surtout des Cincinnatiennes. C'est la principale source des recettes du Musée.

dans les villages de Covington et de Newport, situés sur l'autre rive, dans l'État de Kentucky, ou même au loin dans la campagne. Quant à l'immense tuerie de porcs, environ 150,000 par an, et à la préparation de graisses qui s'ensuit, Cincinnati n'en est ni sali ni infecté. Tout se passe hors de la ville, sur les bords d'un petit ruisseau (*Deer creek*), à qui ses eaux toujours rougies dans la saison par ce vaste massacre, ont valu le surnom de Sanglant (*Bloody run*), ou près des bassins d'un canal qui va de Cincinnati à Dayton, dans l'intérieur de l'État, et qu'il est question d'étendre cent lieues plus loin, jusqu'au lac Érié. Cincinnati n'a d'ailleurs ni *squares* plantés à l'anglaise, ni places, ni avenues, ni fontaines jaillissantes, quoiqu'il soit fort aisé d'y en établir. On attend, pour s'occuper d'embellissements proprement dits, que le goût en vienne aux habitants : jusqu'à présent on n'a songé qu'à l'utile. Il faut dire aussi que toute amélioration exige un surcroît de taxes, et qu'aux États-Unis on ne décide pas aisément la population à les supporter (1). Cincinnati manque, aujourd'hui encore, d'un éclairage public; c'est cette résistance aux impôts qui en est cause.

Il y a environ vingt ans que Cincinnati possède un système de distribution d'eau (*water-works*). Moyennant une redevance annuelle, qui pour une famille est de 8 à 12 dollars (43 à 64 fr.), chacun a une petite prise d'eau plus que suffisante pour sa consommation.

(1) Voir la note 7 à la fin du volume.

Une machine à vapeur, placée sur le bord du fleuve, envoie l'eau à une hauteur de trois cents pieds dans un réservoir situé sur une des collines qui entourent la ville. De là, par des tuyaux de fonte, elle descend dans tous les quartiers. L'élévation du réservoir est telle que l'eau s'élève naturellement dans chaque maison jusqu'au faîte. Des bornes-fontaines placées le long des trottoirs, de distance en distance, sont destinées à alimenter les pompes et tuyaux en cas d'incendie, et ne jouent d'ailleurs que dans ces tristes occasions. Plusieurs des villes neuves des États-Unis sont pourvues d'établissements hydrauliques. Parmi les anciennes villes, Philadelphie en a un magnifique (1), qui a coûté fort cher (au moins 15 millions) par suite de tâtonnements malheureux. En ce moment il est question d'en créer un à Boston qui coûtera des millions aussi, parce qu'il faudra aller chercher l'eau bien loin pour qu'elle arrive naturellement à une hauteur suffisante. New-York va s'en donner un qui par la même raison est évalué à 25 millions. Celui de Cincinnati, quoiqu'il ait été trois fois mis à bas et renouvelé, coûte à peine 800,000 fr. On pense généralement aux États-

(1) L'eau consommée à Philadelphie est fournie par le Schuylkill, qui borde la ville au sud-ouest. Une chute d'eau, prise dans la rivière, met en jeu les pompes qui remplissent les réservoirs. L'établissement de *Fairmount* comprenant les roues hydrauliques, pompes et réservoirs, a été décoré avec beaucoup de goût et à fort peu de frais; la décoration, proprement dite, se compose de quelques gazonnages, de balustrades en bois et de deux mauvaises statues. L'effet en est pourtant d'une grande élégance.

Unis que les *water-works* doivent appartenir aux villes. A Cincinnati pourtant ils sont à une compagnie, et pour cette raison l'eau s'y paye plus cher qu'à Pittsburg et qu'à Philadelphie (1). La ville a été trois fois en marché avec la compagnie, et trois fois elle a refusé d'acheter à des prix avantageux. La première fois on lui offrait l'établissement moyennant 175,000 francs; la seconde fois, moyennant 400,000 fr.; la troisième fois on lui en a demandé 670,000; elle finira par le payer 1 million 500,000 fr. ou 2 millions. En cette affaire comme dans celle de l'éclairage, les refus de la ville ont eu pour principale raison la difficulté de faire tolérer des taxes nouvelles.

L'abord de Cincinnati est imposant quand on y arrive par eau ; il l'est encore plus quand on le regarde du sommet de l'une des collines qui le bordent. L'œil embrasse alors l'Ohio qui serpente, avec le Licking qui vient s'y jeter à angle droit, les bateaux à vapeur dont le port est rempli, le bassin du canal Miami avec les magasins qui le bordent et les dix écluses qui le mettent en communication avec le fleuve, les filatures blanches de Newport et de Covington avec leurs grandes cheminées, le dépôt de l'armée fédérale où la bannière étoilée se déroule à l'extrémité d'un mât, et les flèches aiguës des clochers de bois qui couronnent les églises. De tous les côtés, la vue se termine à une en-

(1) La taxe de l'eau à Philadelphie et à Pittsburg est de 5 à 6 dollars pour une famille ordinaire. A 6 dollars (32 fr.) par an, c'est seulement neuf centimes par jour.

ceinte de montagnes et de coteaux dont l'amphithéâtre est couvert encore de la végétation puissante des forêts primitives. Cette riche verdure est coupée de loin en loin par quelques maisons de campagne entourées de colonnades dont la forêt a fait les frais. On est heureux de se dire que la population qui s'agite dans ce panorama vit au sein de l'abondance, qu'elle est industrieuse, sobre, économe, avide de s'instruire ; que si, sauf un très-petit nombre d'exceptions, elle est absolument étrangère aux plaisirs délicats et aux manières élégantes de la civilisation raffinée de nos métropoles européennes, elle en ignore aussi les vices, la dissipation, les folies.

On ne voit pas, au premier coup d'œil, qu'il y ait de différence entre la rive droite et la rive gauche.

Il semble de loin que la prospérité de Cincinnati s'étende à l'autre bord. C'est une illusion. Sur la rive droite, c'est-à-dire dans l'État d'Ohio, il n'y a que des êtres libres ; l'esclavage est vis-à-vis. Vous pouvez descendre sur le fleuve des centaines de milles et des centaines de milles encore, et vous avez toujours à droite la liberté, à gauche l'esclavage, quoique ce soit le même sol que le travail de l'homme blanc puisse également fertiliser. Quand vous entrez dans le Mississipi, il y a égalité entre les deux rives : des deux côtés l'esclavage. Un laisser aller aveugle, ou plutôt une désespérante impuissance de la part des gouvernants, un déplorable égoïsme de la part des gouvernés, ont laissé cette peste s'enraciner sur une terre où aucune nécessité ne l'appelait. Qui peut dire quand

et comment, et avec quelles douleurs il sera possible de l'en extirper?

J'ai fait, à Cincinnati, une rencontre dont je garderai longtemps le souvenir. J'avais remarqué à la table de l'hôtel un homme de moyenne stature, d'un tempérament sec et robuste, de soixante ans environ, qui avait encore l'air vif et la démarche alerte de la jeunesse. J'avais été frappé de sa physionomie gaie et expansive, de l'aménité de ses manières et d'un certain air de commandement qui perçait à travers ses habits de *lindsay* (1). « C'est, me dit-on, le général Harrison, « greffier (*clerk*) de la cour des Plaids-Communs (*Com-* « *mon Pleas*) (2) de Cincinnati. — Est-ce le général « Harrison de Tippecanoe et de la Tamise (3)? — C'est « lui-même; c'est l'ex-général en chef, c'est le vain- « queur de l'Indien Técumseh et de l'Anglais Proc- « tor; c'est le vengeur de nos désastres de Détroit et « de la rivière Raisin; c'est l'ex-gouverneur du Terri- « toire d'Indiana, l'ex-sénateur au congrès des États- « Unis, l'ex-ministre de notre nation près l'une des ré-

(1) Le *lindsay* est une étoffe qui se fabrique pendant l'hiver dans les fermes, en mêlant le fil de coton fourni par les filatures à la laine filée dans la maison. L'un de ces fils sert de trame et l'autre de chaîne.

(2) La cour des Plaids-Communs correspond à nos tribunaux de première instance.

(3) Ce sont deux batailles célèbres de ce côté de la mer, fort glorieuses pour les Américains et particulièrement pour leur général. La première eut lieu en 1811 contre les Indiens; la seconde en 1813 contre les Anglais et les Indiens réunis : Técumseh y fut tué.

« publiques de l'Amérique du Sud. Il a vieilli au « service de son pays; il a passé vingt ans de sa vie « dans ces rudes guerres contre les Indiens, où il y « avait moins de gloire à recueillir qu'à Rivoli ou à « Austerlitz, mais où il y avait plus de dangers. Le « voilà maintenant pauvre, chargé d'une nombreuse « famille, délaissé par le gouvernement fédéral, quoi- « que plein de vigueur encore, parce qu'il a une pen- « sée indépendante. Comme l'opposition est ici en « majorité, ses amis se sont avisés, pour venir à son « aide, de destituer le greffier de la cour des Plaids- « Communs, qui était un *Jackson-man*, et de lui don- « ner la place, qui est d'un bon rapport, en guise de « pension de retraite. Ses amis des États de l'Est par- « lent d'en faire un président des États-Unis. En at- « tendant, nous, ici, nous l'avons fait greffier d'un petit « tribunal. » — Après une pause, mon interlocuteur ajouta : « Vous pouvez voir à cette mauvaise table d'hôte « un autre candidat à la présidence, qui paraît avoir « plus de chances que le général Harrison : c'est M. Mac- « Lean (1), juge à la cour suprême des États-Unis. »

Les exemples de cet abandon des hommes dont la carrière a été la plus honorable ne sont pas rares aux États-Unis. J'avais déjà vu à New-York l'illustre M. Gallatin qui, après avoir vieilli au service de la république, après avoir été pendant quarante ans législateur, ministre au dedans, négociateur au dehors, après avoir pris une part active à tout ce qui a été fait

(1) Voir la note 8 à la fin du volume.

de bon et de sage par le gouvernement fédéral, s'est, un beau jour, vu remercier purement et simplement, et qui eût terminé dans le dénûment sa laborieuse carrière, si ses amis ne lui eussent offert la place de président de l'une des banques de New-York. On sait la détresse du président Jefferson dans sa vieillesse, et comment il fut réduit à solliciter de la législature de Virginie la permission de mettre ses terres en loterie; pendant que le président Monroë, plus pauvre encore, après avoir dépensé son patrimoine au service de l'État, était contraint d'implorer la compassion du congrès; eux à qui leur pays devait les incomparables acquisitions de la Louisiane et des Florides!

Le système des retraites est inconnu aux États-Unis. Il n'y a aucune prévoyance sociale pour les vieux jours des hommes éminents qui acceptent les emplois supérieurs, quoiqu'il leur soit impossible de faire des économies sur leurs appointements relativement modiques, et que plusieurs même aient vu leur fortune se dissiper avec leur santé dans l'exercice de leurs fonctions. Les fonctionnaires publics sont traités comme les plus humbles serviteurs. La domesticité est tellement constituée aux États-Unis, que tout Américain, dans la vie privée, a plus d'égards pour le dernier des domestiques blancs, que le plus grand nombre n'en témoigne, dans la vie publique, aux fonctionnaires de l'ordre le plus élevé. On les avertit à tout propos, et sous mille formes, qu'ils ne sont que poussière, et qu'un froncement de sourcil du peuple peut les faire rentrer aussitôt dans le néant.

Cette manière d'être des Américains à l'égard des fonctionnaires est une conséquence mathématique du principe de la souveraineté du peuple. J'ose croire cependant qu'elle n'est conforme ni à la raison ni à la justice. S'il est vrai que les peuples aient un droit imprescriptible à ce que leurs intérêts fixent la règle de conduite des dépositaires du pouvoir, il est également vrai que les hommes vraiment supérieurs ont un droit naturel et sacré à être investis des hautes fonctions sociales. S'il est criminel de se jouer des besoins des masses, il ne l'est pas moins de fouler aux pieds les hommes de talent et de cœur. Et si ceux que leur capacité et leur dévouement à leur pays appellent aux emplois, en sont écartés par la perspective de l'ingratitude et du dédain, à quelles mains sera confié le soin du bien public ? Qu'adviendra-t-il alors de l'avenir du peuple souverain? Dans le fait d'un peuple qui, impatient de toute supériorité, ne paye qu'avec des dégoûts les services de citoyens illustres, et qui, sur un caprice, les jette à la porte comme une vile matière, il n'y a pas moins de despotisme que dans le fait d'un de ces princes asiatiques qui imposent à tous indistinctement le même niveau de servitude, traitent tous avec une égale insolence et une égale brutalité, et croient le génie et la vertu trop récompensés par l'honneur de s'être agenouillés sur les marches de leur trône.

Par suite des idées dominantes aux États-Unis sur les fonctions et les fonctionnaires, on n'a daigné instituer en leur faveur aucune garantie. Ils sont révocables sans formalité d'aucune espèce, sans qu'on leur doive

aucun compte des motifs de leur renvoi, sans qu'on prenne la peine d'en instruire le public. Il se trouve que par là on a créé un redoutable instrument de tyrannie. Sous l'administration bienveillante et modérée des anciens présidents, il n'en avait point été fait usage (1); mais, depuis l'avénement du général Jackson, il s'est établi un régime de destitution systématique. Les emplois publics sont devenus une curée; il est entendu qu'ils sont le prix de la victoire dans les luttes de partis (*spoils of victory*) (2). Le président Jackson a inféodé à ses créatures toutes les places de l'administration des douanes et des postes. Cette méthode a gagné les États particuliers, les comtés, les villes; à chaque revirement d'opinion, les États changent leurs administrateurs; les législatures, leurs secrétaires, leurs imprimeurs, et jusqu'à leurs huissiers; les tribunaux, leurs greffiers; les villes, leurs trésoriers, leurs inspecteurs des marchés, leurs vérificateurs des poids et mesures, jusqu'à leurs balayeurs et leurs *watchmen*. Les fonctionnaires savent maintenant que la conservation de leurs places et le pain de leurs familles sont

(1) M. Jefferson seul enleva un petit nombre de fonctions non politiques à des hommes du parti opposé, pour les donner à ses amis.

(2) C'est le terme dont s'est servi, il y a trois ans, en plein sénat des États-Unis, M. Marcy, aujourd'hui gouverneur de l'État de New-York, alors sénateur du même État, et l'un des principaux amis du général Jackson. « Nous n'hésitons pas à proclamer, dit-il, que les dépouilles de la victoire doivent appartenir au vainqueur.»

mis en question à chaque élection municipale ou d'État, ou fédérale (1), selon qu'ils relèvent des communes, des États ou du gouvernement central. Jadis ils ne prenaient aucune part aux manœuvres électorales ; les présidents l'avaient formellement défendu à tous les fonctionnaires de la fédération ; ils en sont aujourd'hui les agents les plus actifs. Le président a aujourd'hui à son service, dans les élections, une armée de 60,000 hommes (2) qui dépendent de lui, dont l'intérêt est étroitement lié au sien, et qui sont ses âmes damnées. Tant il est vrai que les extrêmes se touchent, et qu'en pressant indéfiniment un principe unique, si vrai qu'il puisse être, on finit par en faire sortir des conclusions dont la mise en pratique serait le renversement du principe lui-même. C'est ainsi qu'à force de tirer à la filière le principe de la souveraineté du peuple, on peut, de proche en proche, arriver à la tyrannie et à l'oppression du peuple. N'est-ce pas une preuve que la logique n'est pas toujours la raison, et que celle-ci peut se trouver souvent, sinon toujours, dans le balancement harmonique de deux principes en apparence contradictoires ?

(1) Les élections reviennent en général tous les ans ou tous les deux ans dans les États et dans les villes. L'élection présidentielle a lieu tous les quatre ans.

(2) Voir la note 9 à la fin du volume.

XX

CINCINNATI.

Natchez (Mississipi), 4 janvier 1835.

Cincinnati compte près de quarante mille âmes, en y comprenant les villages attenants. Fondé depuis une quarantaine d'années, ses développements rapides datent de trente ans environ. Toutes les nations s'y sont donné rendez-vous : il y a des Allemands et des Irlandais en grand nombre, et une certaine quantité d'Alsaciens. J'y ai souvent entendu dans les rues le français durement accentué que l'on parle sur les bords du Rhin. Le fonds de la population, qui donne le ton à tout le reste, sort du Nord-Est de la confédération américaine. Ce qui rend les progrès de Cincinnati plus surprenants, c'est que cette ville est fille de ses propres œuvres. D'autres cités improvisées des États-Unis ont été construites par actions, pour ainsi dire. Lowell,

par exemple, est une entreprise des négociants de Boston qui, après avoir réuni leurs capitaux, ont fait venir des ouvriers, et leur ont dit : « Bâtissez-nous « une ville. » Cincinnati a été élevé et embelli peu à peu, presque sans intervention extérieure, par les habitants eux-mêmes, et ces habitants y étaient tous arrivés pauvres. Pour tout bien, les fondateurs de Cincinnati avaient apporté dans leur nouvelle résidence cette industrie clairvoyante, alerte, infatigable, seul patrimoine que leur eussent légué leurs pères de la Nouvelle-Angleterre, et dont les autres, à leur exemple, se sont fait une loi religieuse. On dirait qu'ils ont choisi Franklin pour le patron de leur cité, et le discours du *bonhomme Richard* pour cinquième évangile.

Cincinnati, vous ai-je dit, est admirablement situé. Cela est vrai en ce qui concerne sa situation topographique; mais en suivant sur la carte le cours des fleuves, et en consultant les ressources du sol, on reconnaît qu'il y a sur la longue ligne des rivières de l'Ouest un bon nombre de positions aussi avantageuses sous le rapport commercial ou manufacturier, et qu'il en est même quelques-unes qui, à cet égard, sont plus favorisées. Pittsburg, qui a sous la main le fer et le charbon, c'est-à-dire le pain quotidien de l'industrie; qui est assis au sommet de l'Ohio, au point de départ de la navigation à vapeur, au confluent de Monongahéla, et de l'Alléghany, qui viennent, l'un du Midi, l'autre du Nord; Pittsburg, qui est voisin du réseau des lacs, se présente comme devant être le pivot d'un vaste

système de communications, de routes, de canaux et de chemins de fer, dont plusieurs sont exécutés ou vont l'être. Pittsburg était indiqué par la nature comme devant être à la fois un grand centre manufacturier et un riche entrepôt commercial. Louisville, bâti aux chutes de l'Ohio, à l'endroit où commence la grande navigation à vapeur, est un intermédiaire naturel entre le commerce du Haut-Ohio et celui du Mississipi et de ses affluents. En fait de ressources manufacturières, Louisville est tout aussi bien partagé que Cincinnati; et celui-ci, abstraction faite de son site enchanteur, semblait n'avoir été destiné à rien de plus qu'à devenir le magasin et le débouché du lambeau de terre fertile qui est compris entre la grande et la petite Miami.

Mais la puissance des hommes, lorsqu'ils s'accordent à vouloir quelque chose et à le vouloir avec persévérance, suffit à balancer et à vaincre celle de la nature. En dépit des avantages de Louisville comme entrepôt de denrées, en dépit des ressources de Pittsburg pour tout ce qui est grande fabrication, Cincinnati suffit à soutenir une population qui est double de celle de Louisville et moitié en sus de celle de Pittsburg, dans un état d'aisance qui égale, s'il ne la surpasse pas, l'aisance moyenne (1) de l'un et de l'autre. Les habitants de Cincinnati ont fixé cette prospérité chez eux par une de ces vues instinctives que leur génie éminemment pratique et calculateur inspire aux fils de la Nouvelle-Angleterre. Les gens habiles s'entendent

(1) A Louisville il y a des esclaves.

à demi-mot, dit-on. Plus habiles que les plus fins, les Yankées s'entendent sans se rien dire. Ils se sentent les uns les autres, et, par un accord muet, savent faire converger leurs efforts vers le même but. Travailler à la manière de Boston signifie, aux États-Unis, exécuter quelque chose avec un parfait ensemble et sans phrases. Le but que se sont proposé les Cincinnatiens, presque dès l'origine, n'a pas été moindre que de faire de leur ville la métropole, c'est-à-dire le grand marché intérieur de l'Ouest. Le moyen indirect qu'ils ont employé a été de s'emparer simultanément d'une foule de fabrications, secondaires quand on les mesure une à une, mais dont la réunion forme une masse considérable; et prenant les devants sur tous leurs voisins avec cette diligence qui est encore une des vertus de l'Yankée, ils se les sont partagées entre eux. Ce procédé leur a réussi.

Aussi, à part les salaisons, l'on est tout surpris de trouver que Cincinnati n'a aucune de ces grandes industries qui ont fait la fortune des centres manufacturiers d'Angleterre et de France. Les Cincinnatiens fabriquent une grande variété de meubles et d'instruments agricoles, beaucoup de charronnage, des ustensiles de ménage de tout genre (1), de l'horlogerie (2), et mille objets de consommation courante, savons, chandelles, papier, cuirs, quincaillerie, etc., qui trouvent un débouché indéfini parmi la population crois-

(1) Voir la note 10 à la fin du volume.

(2) J'ai visité une fabrique de pendules dont les mouvements sont en bois. Elle en met en circulation six à sept mille par an, à des prix très-modérés.

sante en nombre et en bien-être des États de l'Ouest, ainsi que dans les nouveaux États du Sud qui sont uniquement voués à l'agriculture, et surtout à la production du coton, et où, à raison de l'esclavage, toute manufacture est à peu près impossible. La plupart de ces produits sont de qualité commune. Les meubles, par exemple, seraient rarement avoués par le goût parisien; mais ils sont à bas prix et propres. C'est ce qu'il faut dans un pays neuf où il y a, sauf dans la partie du Sud, une aisance générale et peu d'opulence, où l'on comprend beaucoup mieux l'abondance et cette espèce de comfort qu'on pourrait appeler élémentaire, que les raffinements de la vie. La prospérité de Cincinnati repose ainsi sur le bien-être des populations de l'Ouest, sur les nécessités premières du plus grand nombre. C'est là une garantie autrement solide que les caprices de la mode, qui tient pourtant entre ses mains les destinées des industries que nous affectionnons le plus en France. On s'y occupe aussi de l'intellectuel. D'abord il y a à Cincinnati une grande fonderie de caractères qui fournit aux besoins de tout l'Ouest, et de l'armée de journaux qui s'y imprime. Selon la méthode anglaise ou américaine, le travail de l'homme y est autant que possible remplacé par celui des machines, et j'y ai vu entre autres deux petits appareils, l'un pour mouler les caractères, l'autre pour les ébarber à la sortie du moule, qui manquent probablement à l'imprimerie royale et aux Didot (1). Ensuite il y a plu-

(1) Ces appareils sont de l'invention des propriétaires de

sieurs imprimeries, et il ne sort de leurs presses que des publications d'usage universel, telles que journaux, livres d'église et d'école (1). A l'aide de cette multiplicité d'industries, peu apparentes isolément, Cincinnati s'est fait une position qu'il sera fort difficile de lui enlever, car en industrie ce n'est pas un mince avantage que celui de la priorité. Le marchand de l'intérieur qui fait commerce des choses les plus hétérogènes, et qui réunit dans son petit magasin tout ce qui est vendable sur la terre, est sûr de trouver à Cincinnati son assortiment à peu près complet. Il y vient donc faire ses approvisionnements de préférence à toute autre place. Cincinnati est ainsi de fait le grand marché central de l'Ouest; une multitude de produits viennent y chercher leur écoulement, en dépit de la supériorité que paraissent devoir donner à d'autres localités la disposition hydrographique du territoire ou la distribution des richesses minérales au sein de la terre.

l'établissement, MM. Guilfort et White. Le premier substitue au travail de deux hommes payés à raison de 8 fr. chacun, celui d'un enfant auquel on donne 2 fr. 70 c.; le second réduit la main-d'œuvre dans le rapport de 1 à 8.

(1) Dans le trimestre commençant au 1er janvier 1831, il a été imprimé à Cincinnati environ quatre-vingt-huit mille volumes, indépendamment des journaux. Ils peuvent être classés ainsi :

Éducation primaire.	36,500
Religion.	26,800
Agriculture	11,000
Matières diverses.	13,700
	88,000

Pour caractériser la tendance du dix-neuvième siècle, on a prononcé le mot de féodalité industrielle (1). L'espèce humaine, ont dit quelques penseurs, a quitté un joug pour en reprendre un autre moins dur peut-être, mais aussi moins noble. Les seigneurs guerroyants du moyen âge s'en sont allés; voici venir les barons industriels, les princes des manufactures, de la banque et du commerce. Ces nouveaux maîtres assaisonneront l'existence du pauvre de moins de privations et de douleurs, mais aussi de moins de gloire. Ils augmenteront la pitance du corps, mais diminueront celle de l'âme. A voir les grandes fabriques d'Angleterre et quelques-unes de celles qui existent sur le continent européen, celles qui se multiplient au Nord-Est des États-Unis, dans ce merveilleux Lowell, la féodalité industrielle semble en effet, là presque constituée, ici se glissant sous les institutions démocratiques comme le serpent sous l'herbe. Ceux qui ne croient pas que le genre humain en masse puisse rétrograder, et qui aiment mieux se bercer d'espérances que de s'abandonner au désespoir, tout en admettant cette tendance comme un fait, se rassurent cependant à cause d'autres faits non moins caractéristiques de l'époque, en tête desquels il faut ranger une tendance générale à l'affranchissement, qui se joue des obstacles. Si en Angleterre, par exemple, il y a dans les fabriques mille germes de despotisme, il y a dans les classes ouvrières mille germes de résistance, il y a

(1) M. Charles Fourrier.

dans la population mille germes de libéralisme; il y a les *Trade's Unions*, il y a les radicaux. Ce n'est ni l'une ni l'autre de ces forces opposées qui fera seule les destinées de l'avenir. De leurs impulsions diverses résultera une autre impulsion unique, différente de toutes deux, et qui cependant les impliquera l'une et l'autre. La force d'affranchissement fera que ce qui semble à quelques-uns devoir être féodalité, sera simplement patronage.

Le patronage n'a pas fini son temps sur la terre. Il durera tant que la Providence ne jettera pas tous les hommes dans un seul et même moule; il subsistera pour le bien du faible et du pauvre, et pour celui de cette nature d'hommes, si nombreuse dans les pays de l'Europe méridionale, par exemple, qui ont besoin de sentir leur personnalité appuyée sur une autre plus puissante. Mais il se modifie en passant successivement par des formes de moins en moins violentes, de plus en plus douces. L'inférieur a été esclave, il a été serf, il est salarié libre; il peut, dans un délai qu'il n'est pas possible de déterminer, devenir *associé*, sans cesser d'être inférieur. Quoi qu'il en soit, il n'y a point à Cincinnati de germe de féodalité industrielle; il n'y a point de grands ateliers. L'industrie y est divisée à peu près comme le sol l'est chez nous. Chaque chef de famille y a son domaine avec ses fils et quelques nouveaux débarqués pour aides et pour serviteurs. Cincinnati est donc constitué aussi républicainement sous le rapport industriel que sous le rapport politique. Ce morcellement manufacturier n'a pas eu

d'inconvénients encore, parce que, dans ce vaste Ouest qui se développe à vue d'œil, la production a peine aujourd'hui à se tenir au niveau des besoins. Qu'arrivera-t-il dans un siècle, dans cinquante ans peut-être? L'industrie de Cincinnati ne subira-t-elle pas alors quelque métamorphose, ou plutôt le pays tout entier n'éprouvera-t-il pas dans ses conditions d'existence une transformation entière qui entraînera une réorganisation industrielle?

La physionomie morale de Cincinnati est ravissante aux yeux de celui qui aime le travail avant tout, à qui le travail peut tenir lieu de tout. Quiconque aurait des goûts de plaisir et de dépense, quiconque aurait besoin, pour être avec cœur au travail, de se retremper souvent au sein des distractions et de la gaieté, trouverait que cette belle ville, avec ses pittoresques alentours, est un séjour insupportable. Ce serait bien pis pour l'homme de loisir, désireux de consacrer une bonne partie de sa vie au culte des beaux-arts, et le reste au plaisir. Pour celui-là, la vie n'y serait pas possible; il s'y verrait flétri par la politique, car on sent très-bien aux États-Unis que les gens de loisir sont autant de pierres d'attente pour une aristocratie; il serait anathématisé par la religion, car ces sectes si diverses sont toutes d'accord pour condamner tout ce qui est plaisirs, luxe, galanterie, beaux-arts même. Et les États-Unis ne ressemblent pas à quelques pays d'Europe, à notre France surtout, où l'on peut braver impunément les idées religieuses et l'influence de la chaire. Cerné, traqué par les habitudes laborieu-

ses du pays, par les axiomes politiques et par la religion, il lui faudrait se résigner à une existence analogue à celle de la foule, ou fuir et aller chercher un sol moins antipathique à ses goûts dans les grandes villes du littoral, à Philadelphie (1), à New-York, à la Nouvelle-Orléans, ou même en Europe. Aussi la classe des gens de loisir, vivant, sans profession arrêtée, de revenus que leur auraient légués leurs pères, ou qu'eux-mêmes auraient acquis à un âge peu avancé, manque absolument à Cincinnati, quoique la richesse n'y manque pas, et qu'il y ait bon nombre de gens possédant cinq cent mille francs et plus. J'y ai rencontré un jeune homme appelé à être l'héritier d'un patrimoine de plusieurs millions, qui, après avoir été élevé à l'école militaire de West-Point (2) et avoir obtenu un brevet d'officier, avait donné sa démission pour rentrer dans sa famille. Là, fatigué de son désœuvrement solitaire, harassé du poids de sa propre

(1) Philadelphie a considérablement augmenté en population depuis quinze ans, sans que les affaires s'y soient étendues dans la même proportion. Il est hors de doute qu'elle doit ses accroissements à l'influence de familles riches ou aisées qui, ne pouvant vivre selon leur goût dans l'intérieur, y ont transporté leur domicile. Baltimore est dans le même cas.

(2) Cette école, qui est l'École polytechnique des États-Unis, est aujourd'hui sur un excellent pied. Elle fournit tous les officiers de l'armée fédérale. Elle est redevable de sa bonne organisation à M. S. Thayer, colonel du génie. Cet officier distingué en a récemment quitté la direction, parce qu'on voulait l'obliger à rouvrir les portes de l'école à un élève qu'il avait renvoyé, et qui était le fils d'un des chefs du parti Jacksonien.

personne, il n'a pu trouver d'autre moyen de se désennuyer que d'ouvrir un magasin de nouveautés.

Partout aux États-Unis, là où il n'y a point d'esclaves, et hors de quelques grandes villes du littoral, il existe, à l'égard des gens de loisir, une surveillance rigoureuse qui oblige ceux que ce genre de vie pourrait séduire, à rentrer dans la ligne commune et à travailler au moins jusqu'à l'âge où le repos est indispensable à l'homme. L'opinion publique est aux aguets pour refouler tout ce qui pourrait acclimater sur le sol des habitudes de dissipation même fort innocentes, et rendre tolérable la vie de loisir. Des sociétés philanthropiques et religieuses, instituées sous des noms divers, se chargent de renforcer les arrêts de l'opinion publique. Sentinelles vigilantes, elles tiennent la main à la stricte observation des austérités, ou, si vous voulez, des ennuis du dimanche, à la répression de l'ivrognerie, à l'extirpation de la passion du jeu, qui, chez un peuple dévoué au *make-money*, pourrait, si elle se répandait, faire d'affreux ravages. Ces sociétés et ces comités poursuivent leur tâche avec une persévérance plus que britannique, et quelquefois avec un fanatisme puritain. Lorsque M. John Quincy Adams était président, il fit placer un billard dans le palais présidentiel. Telle est ici la réprobation réelle ou affectée qui s'attache à tout ce qui s'appelle jeu, que ce billard a compté sérieusement parmi les arguments opposés à la réélection de M. Adams à la présidence. « C'était, s'écriait-on, un scandale, l'abomination de « la désolation. » M. Adams, dont les vertus privées

sont au-dessus de tout soupçon, était, à en croire certains journaux de l'opposition d'alors, un professeur d'immoralité, parce qu'il avait chez lui un billard; et sans doute le général Jackson, en venant remplacer M. Adams dans la *White-House* (1), a dû faire briser et jeter au feu ce meuble malencontreux.

Ailleurs, ce rigorisme serait taxé d'intolérance, d'inquisition, de dévotion de place. Ici l'on s'y soumet sans murmurer, et peu de personnes s'en trouvent gênées ou témoignent de l'être. L'Américain peut supporter une application au travail constante et sans relâche. Il n'éprouve pas le besoin de se distraire et de s'amuser. Le silence et le recueillement de son dimanche paraissent être pour lui un plus sûr délassement que la joie et les fêtes par lesquelles le nôtre est marqué. Bien plus, on peut dire que le sens des jouissances lui manque. Toutes ses facultés sont admirablement et énergiquement combinées pour la production; il est dépourvu de celles en l'absence desquelles la consommation est sans joie, et le plaisir une occupation pénible. Or, travail pour travail, il préfère celui qui rapporte à celui qui coûte.

Une organisation semblable est incomparable pour un peuple pionnier. Sans cette fièvre de travail, sans cette tension perpétuelle de l'esprit vers les entreprises utiles et les spéculations, sans cette indifférence pour les plaisirs, sans ces idées politiques et religieuses qui répriment impérieusement toutes les pas-

(1) Habitation du président à Washington.

sions dont le but n'est pas de travailler, de produire, de gagner, croit-on que les Américains eussent accompli leurs prouesses industrielles? Avec un autre système moins exclusif pour la production, ils en seraient peut-être encore à projeter de franchir les Alléghanys. Au lieu d'avoir devant eux défriché, ouvert, sillonné de routes, semé de fermes, de villages et de villes ce domaine de l'Ouest, immense en étendue et en fécondité, ils seraient encore réduits peut-être à la bande de terre sablonneuse qui s'étend le long de l'Atlantique. Il faut convenir que cette préoccupation ardente et exclusive pour les affaires jette sur la physionomie du peuple des États-Unis une nuance étrange aux yeux des Européens. De là vient que les Américains réussissent peu à se concilier les suffrages des *touristes*, et que même ils n'ont eu le don de plaire qu'à la minorité des étrangers qui les ont visités. Mais, en revanche, ils sont certains de mériter la reconnaissance de la postérité innombrable pour laquelle ils préparent, avec tant d'énergie et de sagacité, un séjour d'abondance, une terre promise. Cette postérité, dira-t-on, changera le régime de vie de ses pères, adoptera d'autres goûts et même des institutions différentes. Peu importe! Il ne s'agit pas de savoir si les Américains du XXIe ou du XXe siècle conserveront le caractère national, les coutumes et les lois des Américains actuels. La question est bien plutôt de décider si les Américains de nos jours ne remplissent pas, avec toute la perfection qu'il est donné à la nature humaine d'atteindre, la mission que leur a confiée la Providence,

mission du peuple pionnier et défricheur, et s'ils ne méritent pas qu'on les excuse d'avoir, comme tous les individus et tous les peuples, les défauts de leurs qualités. La question, ainsi posée, sera facilement résolue par quiconque attache quelque prix aux intérêts de l'avenir.

XXI

LES BATEAUX A VAPEUR DE L'OUEST.

Nouvelle-Orléans, 8 janvier 1835.

Un des points par lesquels nos sociétés modernes diffèrent le plus des sociétés antiques, est sans contredit la facilité des voyages. Voyager n'était possible autrefois qu'au patricien. Pour voyager alors, même en philosophe, il fallait être riche. Les commerçants allaient en caravanes payant tribut aux Bédouins du désert, aux Tartares des steppes, aux petits princes perchés comme des vautours dans leurs châteaux bâtis aux défilés des montagnes. Alors, au lieu de la diligence anglaise ou de la chaise de poste qui brûle le pavé, la litière ou le palanquin de la vieille Asie, conservés encore par l'Amérique espagnole; ou le chameau, ce *navire du désert*, ou encore les quatre bœufs attelés au char tranquille et lent; et, pour le commun

des citoyens ou pour les guerriers au corps de fer, le cheval ; alors, au lieu des somptueux paquebots ou des bateaux à vapeur, vrais palais flottants, la barque étroite et fragile poursuivie par les larrons sur les rivières, par les pirates sur les mers, et dont la vue arrachait à l'épicurien Horace son exclamation de peur :

Illi robur et æs triplex
Circà pectus erat.

Alors les routes étaient des sentiers étroits, escarpés, dangereux par les malfaiteurs, par les monstres des bois et par les précipices. Il fallait traîner avec soi un long attirail de bagage, de provisions, de valets et de gardes. De loin en loin le voyageur reposait sa tête chez les hôtes dont ses ancêtres lui avaient légué l'amitié ; car alors point de ces hôtels comfortables où, moyennant son argent, chacun peut s'entourer des jouissances de la vie et obtenir les soins empressés de serviteurs attentifs. S'il y avait quelque gîte public, c'était quelque sale réduit à la façon des caravansérais d'Orient, asiles misérables et nus où l'on ne trouve que l'eau et les quatre murs, ou dans le style des hôtelleries de l'Espagne ou de l'Amérique du Sud, ce qui est le juste milieu entre un caravansérai et une étable. Alors l'immense majorité des hommes, qui était esclave de nom et de droit, était de fait attachée à la glèbe, enchaînée au sol à cause des difficultés de locomotion.

Améliorer les communications, c'est donc travailler

à la liberté réelle, positive et pratique; c'est faire participer tous les membres de la famille humaine à la faculté de parcourir et d'exploiter le globe qui lui a été donné en patrimoine; c'est étendre les franchises du plus grand nombre autant et aussi bien qu'il est possible de le faire par des lois d'élection. Je dirai plus, c'est faire de l'égalité et de la démocratie. Des moyens de transport perfectionnés ont pour effet de réduire les distances non-seulement d'un point à un autre, mais encore d'une classe à une autre classe. Là où le riche et l'homme puissant ne voyagent qu'avec une pompeuse escorte, tandis que le pauvre, qui va de son village au village voisin, se traîne solitairement au milieu de la boue, des sables, des rochers et des broussailles, le mot d'égalité est un mensonge; l'aristocratie y crève les yeux. Dans l'Inde et en Chine, dans les pays mahométans, dans l'Espagne à demi arabe et dans son Amérique, peu importe que le pays s'appelle république, empire ou monarchie tempérée. Le cultivateur ou l'ouvrier ne peut y être tenté de se croire l'égal du guerrier, du brahmine, du mandarin, du pacha ou du noble dont le cortége l'éclabousse ou le renverse. Malgré lui, le voyant venir, il s'arrête saisi d'une crainte respectueuse, et s'incline servilement à son passage. Au contraire, dans la Grande-Bretagne, en dépit des priviléges magnifiques et de l'opulence des lords, le *mechanic* et le laboureur qui peuvent aller au bureau prendre leur *ticket* pour voyager en chemin de fer, pourvu qu'ils aient quelques chellings dans leur poche, et qui ont le droit, en

payant, d'être assis dans la même voiture, sur la même banquette, côte à côte avec le baronnet ou le duc et pair, sentent leur dignité d'homme, et comprennent, à toucher du doigt, qu'entre la noblesse et eux il n'existe pas d'abîme infranchissable.

Par ce motif, on me ferait difficilement croire aux projets tyranniques d'un gouvernement qui se vouerait avec ardeur à percer son territoire et à diminuer les frais et la durée des transports. N'est-il pas vrai que le long des grands chemins, des canaux et des fleuves, les idées circulent en même temps que les marchandises, et que tout commis voyageur est plus ou moins missionnaire? Les hommes dominés par les convictions rétrogrades le savent bien. Ils n'ont garde, ceux-là, de favoriser les entreprises de communication: ils redoutent un ingénieur des ponts et chaussées presque à l'égal d'un éditeur de Voltaire. Comme il est incontestable que l'un des premiers chemins de fer d'Europe a été établi dans les provinces autrichiennes; comme l'administration impériale a ouvert de belles chaussées d'un bout à l'autre de ses possessions, et qu'elle encourage les bateaux à vapeur du Danube, j'ose en conclure que M. de Metternich vaut mieux que la réputation qu'on lui a faite sur la rive gauche du Rhin. Vous savez qu'au contraire, pendant le court ministère de M. de Labourdonnaye, en 1829, les études et plans de certaines routes projetées en Vendée disparurent sans qu'on ait pu les retrouver depuis. Il y a quelques mois, dans l'un des États libres et souverains de la confédération républicaine du Mexique,

celui de Puébla, dont la législature a toujours possédé, il faut le dire, une colossale réputation d'ignorance et d'obscurantisme, les élus du peuple, animés d'une sainte colère contre des mécréants, presque tous étrangers, qui ont poussé l'esprit d'innovation sacrilége jusqu'à établir une diligence entre Mexico et Véra-Cruz, et à réparer la route entre ces deux villes, les ont frappés d'une taxe annuelle de 720,000 fr., et leur ont défendu en outre de percevoir aucun péage sur le territoire de l'État.

Il y a un pays où un simple perfectionnement des moyens de transport par eau a opéré une révolution qui se poursuit encore, et dont les conséquences sur le balancement des pouvoirs dans le nouveau monde sont réellement incalculables. C'est la grande vallée du Mississipi, qui avait déjà été conquise sur les Peaux-Rouges et les bêtes fauves avant les travaux de Fulton, mais qui, sans cet homme de génie, ne se fût jamais couverte d'États riches et populeux.

Après que la conquête du Canada eut mis fin aux brillants mais stériles tours de force des Français sur l'Ohio et le Mississipi (1), les Anglo-Américains, alors sujets du roi de la Grande-Bretagne, commencèrent à s'y répandre. Les premiers colons s'établirent dans le Kentucky, et prirent possession du sol par l'agriculture. Ils eurent bientôt effacé de ce côté les traces légères que nos Français, à peu près exclusivement chasseurs, y avaient laissées de leur passage. Au lieu d'une race

(1) Voir la note 11 à la fin du volume.

svelte, inquiète et sans industrie, comme celle que les Français avaient produite en se croisant avec les Indiens, les nouveaux venus, évitant le mélange, procréèrent une population laborieuse et énergique qui, sur ce sol fertile, acquit, à l'exemple de toutes les productions de la nature, ces proportions gigantesques, caractéristiques du Kentuckien, du Tennesséen, et du Virginien de l'Ouest, aussi bien que des arbres de leurs forêts. Sans se séparer un instant de leurs fusils, qu'il y a quarante ans l'on portait sur l'épaule à l'office divin dans Cincinnati même, ils défrichèrent de belles fermes pour eux et leurs pullulantes familles. Ils eurent à traverser des jours bien difficiles ; dans mainte rencontre avec les Indiens qu'ils dépossédaient de leurs bois, plus d'un mari, plus d'un père, tombèrent sous la balle des Peaux-Rouges, furent réduits à la plus horrible des servitudes, ou furent traînés au lamentable supplice du poteau. Le nom des *Blue-Licks* sonne encore dans le Kentucky, comme chez nous celui de Waterloo. Avant la décisive victoire des *Bois-Abattus* (*Fallen Timber*), remportée par le général Wayne, deux armées des États-Unis vinrent successivement, sous le commandement des généraux Harmer et Saint-Clair, essuyer de sanglantes défaites (1). On trouve aujourd'hui les éloquents rapsodes de cette longue lutte

(1) Le général Harmer fut battu en 1790. L'année d'après eut lieu la défaite du général Saint-Clair sur les bords de la Miami. La victoire du général Wayne date de 1794. Cette guerre eut lieu tout entière sur le territoire de l'État actuel d'Ohio.

entre les hommes blancs et les hommes rouges, dans les cabarets (*bar-rooms*) des hôtelleries de l'Ouest.

En 1811 pourtant, quoique le redoutable Técumseh et son frère, le Prophète, n'eussent pas encore été vaincus par le général Harrison, l'Américain avait étendu son domaine incontesté sur les plus riches cantons de l'Ouest. Çà et là des villages étaient construits: il n'était pas de forêt qui de loin en loin n'offrît quelque clairière au centre de laquelle un *squatter* ou un acquéreur plus légal avait entassé des troncs d'arbres en forme de maison (*log-house*). Sur la rive gauche de l'Ohio, le Kentucky et le Tennessée étaient admis au rang des États (1) : le *West-Virginia* s'était peuplé. Un courant d'émigration avait transporté sur la rive droite d'industrieux fils de la Nouvelle-Angleterre; et, grâce à leurs efforts, l'État d'Ohio s'était constitué, et avait près de 250,000 habitants. Ceux d'Indiana et d'Illinois, alors simples territoires, donnaient de belles espérances. Le traité de 1803 avait ajouté à l'Union notre Louisiane, qui comptait déjà un État et plusieurs territoires organisés, avec une population totale de plus de 160,000 âmes. L'Ouest tout entier réunissait alors près d'un million et demi d'habitants. Pittsburg et Cincinnati étaient des villes importantes. L'Ouest avait donc fait des progrès rapides; mais, isolé qu'il était du golfe du Mexique par les marécages et les détours du Mississipi, des cités de l'Est par les sept ou huit crêtes successives qui forment les Alléghanys,

(1) Ils comptaient ensemble 700,000 habitants.

manquant d'issues et de débouchés, ses progrès allaient s'arrêter. L'embryon ne pouvait plus se développer que péniblement, faute de canaux par lesquels il pût recevoir la vie et la rendre à son tour.

De tous côtés aujourd'hui l'on a percé ou l'on perce des communications entre les fleuves de l'Ouest et le littoral de l'Est, sur lequel sont situées les métropoles commerciales, Boston, New-York, Philadelphie, Baltimore, Richmond, Charleston. Alors il n'en existait pas une seule praticable en toute saison, et les capitaux étaient encore trop rares pour qu'on osât en entreprendre. Tout le commerce de l'Ouest se faisait alors par l'Ohio et le Mississipi. C'est encore et ce sera probablement toujours la voie la plus naturelle et la plus économique pour les objets d'encombrement. Les voyageurs de l'Ouest descendaient avec les farines et les salaisons dans des bateaux plats, semblables à ceux qui amènent à Paris les charbons de la Loire. Les marchandises de l'Europe et les denrées des Antilles remontaient lentement à la voile et à la rame, dans des barques qui restaient en route cent jours au moins, quelquefois deux cents.

Cent jours, c'est à peu près la durée d'un voyage de New-York à Canton par le cap Horn : c'est le temps qui a suffi pour que la France fût deux fois conquise, une fois par Napoléon, une autre fois par les alliés! Aussi le commerce de l'Ouest était fort limité. Les habitants de l'Ouest, séparés du reste du monde, avaient la rudesse des bois. C'est dans ce temps que naquit le dicton populaire qui représente le Kentuckien

comme un composé du cheval et du crocodile : *half-horse*, *half-alligator*. Le nombre des barques qui faisaient le voyage une fois par an, monter et descendre les fleuves, n'excédait pas dix ; elles jaugeaient cent tonneaux en moyenne. D'autres bateaux plus petits, de trente tonneaux moyennement, faisaient le commerce de détail sur les eaux de l'Ouest. Il y avait, en outre, des bateaux plats, *flat boats*, qui ne remontent jamais. Le prix du transport de la Nouvelle-Orléans à Louisville ou à Cincinnati était de six, sept et même neuf *cents* par livre anglaise (1) (700 fr. à 1,100 fr. par tonneau). Aujourd'hui la traversée de Louisville à la Nouvelle-Orléans se fait ordinairement en huit ou neuf jours à la descente, en dix ou douze à la remonte. Le transport est souvent au-dessous d'un *demi-cent* par livre, de la Nouvelle-Orléans à Louisville ou à Cincinnati (60 fr. par tonneau).

En 1811, le premier bateau de l'Ouest, bâti par Fulton, partit de Pittsburg pour la Nouvelle-Orléans; il portait le nom de cette dernière ville. Mais telles sont les difficultés de la navigation du Mississipi et de l'Ohio, telle était l'imperfection des premiers bateaux,

(1) Au prix de 700 fr., le transport par eau de la Nouvelle-Orléans à Louisville était plus cher que s'il eût été effectué par le roulage ordinaire de France. La distance parcourue étant, avec tous les détours des fleuves, d'environ cinq cent cinquante lieues de poste, un parcours de la même longueur sur nos routes coûterait de 550 à 600 fr. En ne tenant compte que de la distance par terre, qui est de deux cent quatre-vingt-trois lieues, ce serait environ 300 fr.

qu'il s'écoula près de six ans avant qu'un *steam-boat* remontât enfin, non pas à Pittsburg, mais deux cent cinquante lieues plus bas, à Louisville. Ce premier voyage fut exécuté en vingt-cinq jours ; il fit grand bruit dans l'Ouest ; on donna un banquet solennel au capitaine Shrève, qui avait résolu le problème. Ce fut alors seulement que la révolution fut consommée dans l'Ouest, et que les barques aux cent jours de voyage furent détrônées. Dès 1818 le nombre des bateaux à vapeur était de vingt avec un tonnage de 3,642 tonnes ; en 1819, il en avait été bâti depuis l'origine quarante, dont trente-trois seulement étaient en activité ; en 1821, soixante-douze faisaient le service. Dans la même année, le *Car of Commerce*, capitaine Pierce, remonta de la Nouvelle-Orléans à Shawnee-Town, un peu au-dessous de Louisville, en dix jours. En 1825, après quatorze ans de tâtonnements et d'expériences, on fut enfin fixé sur les proportions des bateaux et des machines (1). En 1827, *le Técumseh* remonta de la Nouvelle-Orléans à Louisville en huit jours et deux heures. En 1829, le nombre des bateaux était de deux cents, avec un tonnage de 35,000 tonneaux. En 1832, il y en avait deux cent vingt, jaugeant 40,000 tonneaux. Aujourd'hui ils sont au nombre de deux cent quarante, mesurant ensemble 64,000 tonneaux (2). D'après les renseignements qui m'ont été donnés par des personnes versées dans la matière, le commerce

(1) Voir la note 12 à la fin du volume.
(2) Voir la note 13 à la fin du volume.

auquel ils servent d'intermédiaire ne s'élève pas à moins de 140,000 tonneaux, en ne comptant que celui qui s'opère entre la Nouvelle-Orléans et le haut pays. Le commerce intermédiaire entre les bassins de l'Ohio, du Tennessée et du haut Mississipi, forme une autre masse considérable. Pour avoir une idée des affaires qui se traitent sur les eaux de l'Ouest, il faudrait faire encore entrer en ligne de compte 160,000 à 180,000 tonneaux de provisions et objets divers qui descendent à la Nouvelle-Orléans en bateaux plats. C'est énorme assurément, et pourtant ce n'est qu'une parcelle de ce qui, selon toute probabilité, sillonnera dans vingt ans les fleuves de l'Ouest ; car sur le canal Érié, qui, comparativement au Mississipi et à l'Ohio, n'est qu'une ligne secondaire, sur un seul point, à Utica, il est passé, en 1833, dans une saison de sept mois et demi, 420,000 tonnes.

Telle est l'influence des communications où le bon marché se combine avec la célérité (1). Au Mexique, où la nature a tant fait, et où en revanche les hommes font si peu de chose, dans ces contrées dont les ressources naturelles sont peut-être décuples de celles des États-Unis, mais où l'homme est cent fois moins actif et

(1) Le transport sur nos canaux est à fort bas prix. Le fret proprement dit, indépendamment des droits (qui sont peu élevés chez nous en comparaison de ce qu'ils sont en Angleterre, par exemple), y coûte un centime et demi à deux centimes par tonne et par kilomètre. C'est le double sur les canaux des États-Unis; mais cet avantage des canaux français est balancé par une désespérante lenteur.

moins industrieux, tous les transports se font à dos de mulet, quelquefois à dos d'homme, même dans les plaines. Aussi la masse annuelle des transports, en montant de Véra-Cruz, qui est le port principal du pays, à Mexico, la capitale, est au-dessous de 6,000 tonnes ; à la descente, c'est moins encore.

Les bateaux à vapeur de l'Ouest ressemblent aux bains Vigier sur la Seine. C'est une vaste maison avec un rez-de-chaussée et un premier étage (1). Deux grandes cheminées en forme de colonnes lancent une fumée noire et des milliers d'étincelles. D'une troisième cheminée s'échappe avec frémissement un nuage blanchâtre ; c'est le dégagement de la vapeur. A l'extérieur, ils ont cette apparence de coquetterie qui caractérise les bâtiments américains en général. Au dedans ils sont meublés avec éclat. Ils sont vraiment beaux à voir. Leurs petits volets verts et leurs fenêtres bien encadrées, se détachant du fond blanc de la charpente, auraient fait soupirer d'envie Jean-Jacques.

Leur capacité est quelquefois de 500 à 600 tonneaux, plus ordinairement de 200 à 300. Leur longueur varie communément de trente-cinq mètres à cinquante. Malgré leurs dimensions et le luxe de leurs aménagements, ils s'établissent à peu de frais ; aujourd'hui, avec leur machine et leur ameublement, les plus forts bateaux coûtent au plus 40,000 dollars (213,000 fr.) (2).

(1) *L'Homer,* bateau renommé, ouvrage de M. Beckwith, de Louisville, l'un des plus habiles constructeurs de l'Ouest, a un étage de plus.

(2) Un bateau de même force coûterait chez nous 500,000 fr.

Un joli bateau de trente-cinq mètres de long, jaugeant légalement cent tonnes et pouvant en porter cent cinquante, ne coûte que 7,000 à 8,000 dollars. On estime que les grands bateaux coûtent par tonneau de capacité légale 500 fr., et les petits 400. Mais si ces constructions élégantes coûtent peu, il faut dire aussi qu'elles ne durent guère. Quelle que soit l'attention qu'on apporte au choix des matériaux et à leur conservation, il est rare qu'un bateau de l'Ouest aille au delà de quatre à cinq ans. Dernièrement un vieux capitaine, me parlant d'un bateau à la construction duquel il avait apporté tous les soins imaginables, me disait avec un profond soupir : « Il est mort à trois ans (*She died at three years*). » Cette magnifique végétation de l'Ouest, ces arbres si vigoureux, si droits, près desquels nos chênes d'Europe ressembleraient à des nains, grandis rapidement sur l'épaisse couche de terreau déposée aux temps diluviens par les fleuves de la grande vallée, donnent un bois dont la durée est précisément en rapport avec le temps qu'ils ont mis à pousser. Là aussi se vérifie ce principe, si exact à l'égard de la gloire des hommes et de la splendeur des empires, que le temps ne respecte que ce qu'il a fondé.

Le nombre des personnes que transportent ces bateaux est considérable ; ils sont presque toujours encom-

Ce bas prix, dans l'Ouest, s'explique par le bon marché des bois, par l'imperfection des machines à vapeur que l'on n'a pas intérêt à avoir meilleures, parce que l'on s'inquiète peu d'économiser le combustible, et aussi par l'habileté des ouvriers ; les Américains excellent à travailler le bois.

brés, quoiqu'il y en ait, comme *l'Henry Clay*, *l'Homer* et *le Mediterranean*, qui comptent deux cents lits. Je me suis trouvé, moi soixante-douzième, sur un *steam-boat* qui était disposé pour trente *cabin-passengers*. Un voyage sur les fleuves était autrefois une expédition d'Argonautes ; aujourd'hui c'est l'affaire du monde la plus aisée. Les prix sont fort réduits ; on va de Pittsburg à la Nouvelle-Orléans pour 50 dollars (266 fr.), tout compris ; de Louisville à la Nouvelle-Orléans, pour 25 dollars : c'est à raison de 25 à 30 centimes par lieue. C'est bien autrement modique pour la classe nombreuse des mariniers qui conduisent les bateaux plats au bas pays, et qui ont à remonter seuls de la Nouvelle-Orléans ; on les entasse au nombre de cinq à six cents quelquefois, sur un étage séparé du bateau, l'étage inférieur ordinairement ; ils ont là un abri, un cadre où ils dorment, et le feu, moyennant quatre à six dollars, jusqu'à Louisville. Ils sont astreints à donner un coup de main toutes les fois qu'il y a du bois à charger. La rapidité avec laquelle ils voyagent maintenant n'a pas peu contribué à étendre le commerce de l'Ouest. Ils peuvent aujourd'hui faire trois ou quatre expéditions par saison au lieu d'une seule, circonstance importante dans un pays qui manque de bras. A la descente, la place qu'ils remplissent à la remonte est occupée par des chevaux et du bétail qu'on mène au Sud, et par des esclaves, bétail humain qui va engraisser de ses sueurs les terres du Sud, remplacer le *déchet* des sucreries de la Louisiane, et faire la fortune des planteurs de coton. La Virginie est le principal

foyer de cette traite; la terre natale de Washington, de Jefferson, de Maddison, est devenue, me disait avec douleur un autre de ses enfants, la Guinée des États-Unis (1).

Si beaux que soient ces bateaux, si grands que soient les services qu'ils rendent à l'Amérique, une fois la première curiosité satisfaite, le séjour en est peu attrayant pour quiconque a de la culture dans l'esprit et dans les manières. Il y a peu d'Européens des classes policées et même d'Américains de la bourgeoisie des métropoles de l'Est, qui, au sortir de ces casernes flottantes, ne seraient pas disposés, dans le paroxysme de leur mauvaise humeur, à certifier conforme, sauf erreurs ou omissions, le compte que madame Trollope a rendu de la sociabilité des gens de l'Ouest. C'est que dans l'Ouest il y a une égalité qui n'est pas l'égalité pour rire, de l'égalité sur le papier. Tout homme qui a sur les épaules un habit médiocrement propre y est un *gentleman ;* tout *gentleman* en vaut un autre, et ne suppose pas qu'il doive se gêner pour son égal. Il s'occupe de lui-même et nullement d'autrui; il n'attend aucun égard de son voisin, et ne soupçonne pas que celui-ci puisse désirer de lui la moindre attention. Dans cette rudesse, remarquez-le, il n'y a pas le plus léger brin de méchanceté; il y a au contraire un naturel qui désarme.

(1) Il se fait, dans la capitale même des États-Unis, à Washington, un grand commerce d'esclaves; c'est le principal marché pour les nègres de la Virginie et du Maryland destinés à être amenés au Sud.

Cet homme de l'Ouest est rude, mais il n'est point hargneux. Il est susceptible, fier de lui-même, fier de son pays; il l'est à l'excès, mais il l'est sans fatuité et sans affectation. Écartez l'enveloppe de vanité et d'égoïsme, et vous trouverez chez lui un bon fonds d'obligeance et même de générosité. Il est grand calculateur, et cependant il n'est point froid; il est capable d'enthousiasme. Il aime l'argent de passion, et il n'est point avare, il est souvent prodigue. Il est brusque et roide, parce qu'il n'a pas eu le temps d'adoucir sa voix et d'assouplir son geste. S'il est grossier, ce n'est pas qu'il se complaise dans la grossièreté; il aspire à devenir un homme de bonne compagnie, et voudrait déjà passer pour tel; mais il a dû beaucoup plus s'occuper de cultiver la terre que de se cultiver lui-même. Il est naturel que la première génération de l'Ouest porte l'empreinte des durs travaux qu'elle a si opiniâtrément poursuivis. Cependant si ces réflexions sont consolantes pour l'avenir, elles ne sauraient faire que présentement la vie des bateaux à vapeur de l'Ohio et du Mississipi ait des charmes pour quiconque attache du prix à des mœurs aimables et prévenantes.

En outre, le voyage sur le Mississipi est plus dangereux qu'une traversée sur l'Océan, je ne dirai pas d'Europe aux États-Unis, mais d'Europe en Chine. Vous y avez le danger des explosions de machines à vapeur, celui des incendies, et, à la remonte, celui des arbres de dérive dont le tronc s'est fixé par les racines au fond du lit, et qui présentent leur pointe à

fleur d'eau aux bateaux ascendants. Vous y avez à redouter encore le choc de votre bateau, pendant l'obscurité d'une nuit de brouillard, contre un autre bateau marchant en sens contraire, sans compter l'inconvénient de s'engraver sur les bancs de sable. Joignez à cela la monotonie du cours du fleuve, la solitude de ses rives plates et boueuses, l'aspect sale de ses eaux jaunâtres, les étranges habitudes d'une moitié des voyageurs entassés avec vous dans la même cage, et vous concevrez que ce soit à la longue une pénible corvée. Aussi les planteurs de la Louisiane qui, pendant les chaleurs de l'été, vont chercher au Nord un air plus frais et plus pur que celui de la Nouvelle-Orléans, ont soin d'effectuer par mer leurs migrations périodiques, à bord des beaux paquebots qui croisent sans cesse entre leur capitale et New-York.

Les explosions de machines sont fréquentes, soit à cause de la maladresse des mécaniciens, soit à cause de la mauvaise confection des chaudières. Elles sont toujours accompagnées d'accidents graves, parce que les bateaux sont surchargés de monde. Il y a quelques jours, sur un seul bateau, *le Majestic*, soixante personnes ont été ainsi tuées ou blessées. Toutefois ces affreux désastres sont inconnus à bord des bateaux très-bien commandés, là où les armateurs ne cherchent pas à faire d'économies sur le prix des mécanismes et sur le salaire des mécaniciens (1). Une loi

(1) Un bon mécanicien (*engineer*) gagne, sur les grands bateaux de l'Ouest, 100 dollars (533 fr.) par mois. Il y en a

analogue aux ordonnances en vigueur chez nous est indispensable dans l'Ouest. D'un autre côté, la loi, pour être exécutable, devrait être une pour tous les points d'une même navigation, ce qui ne saurait être que si elle était faite par le congrès. Or les idées dominantes ne permettent pas au congrès de s'en occuper; on crierait qu'il empiète sur les droits des États particuliers, qu'il les dépouille de leur souveraineté. Un seul État, la Louisiane, a passé une loi à ce sujet; mais cette loi est vicieuse, et je suppose d'ailleurs qu'elle est comme non avenue. Elle aurait dû être préventive et imposer des mesures de précaution, des épreuves pour le personnel et le matériel ; elle n'est que répressive, et se borne à menacer d'une peine grave, amende et prison, tout capitaine à bord duquel un accident arriverait, stipulant une pénalité spéciale pour le cas où, au moment fatal, il aurait été jouant à quelque jeu de hasard.

Il y a bon nombre d'exemples d'incendie à bord des bateaux à vapeur. Plusieurs ont péri ainsi corps et biens, quoique le fleuve ne soit pas large (1). On cite entre autres la catastrophe de *la Brandywine*, qui fut consumée près de Memphis, avec tout son monde, environ cent dix personnes, en avril 1832.

deux par bateau. En France, un ouvrier de la même force gagnerait 3 à 4 fr. par jour.

(1) Sa largeur ordinaire est de 800 à 1,200 mètres, ou quatre fois celle de la Seine. Mais il est incomparablement plus profond qu'elle. Après qu'il a reçu l'Ohio, il a très-fréquemment 30 à 40 mètres d'eau.

En matière d'incendie, les Américains sont d'une insouciance unique (1), aussi bien dans leurs maisons de New-York que sur leurs *steam-boats* du Mississipi. Ils fument nonchalamment au milieu des balles de coton à demi ouvertes, dont le bateau est comblé; ils embarquent de la poudre sans plus de soin que si c'était du maïs ou du bœuf salé (2), et laissent tranquillement des objets empaquetés dans de la paille, à portée du torrent d'étincelles que vomissent les gueules des cheminées.

Les accidents causés par les bois de dérive, connus sous le nom de *logs*, *snags*, *sawyers*, selon les diverses positions qu'ils affectent dans le lit du fleuve, ont été extrêmement fréquents. On tâche d'y remédier en renforçant l'avant des bateaux et en y établissant une épaisse cloison (*bulk head*), qui double la coque à une petite distance de la proue. Le gouvernement fédéral a deux bateaux destinés à débarrasser, par un mécanisme ingénieux, le cours du Mississipi et de l'Ohio des bois qui l'obstruent. Les États riverains, qui n'ont

(1) On n'a pas idée, en Europe, de la fréquence et de l'étendue des incendies en ce pays. Les dernières nouvelles de Charleston nous apprennent que trois cents maisons viennent d'y être la proie des flammes. A New-York et à Philadelphie, il se passe rarement un jour sans que l'on sonne la cloche d'alarme.

(2) Il y a deux ou trois ans, l'un des deux sénateurs de la Louisiane au congrès, M. Johnston, a péri, avec beaucoup d'autres passagers, sur la Rivière-Rouge, à bord du bateau à vapeur *la Lionne*, où l'on avait embarqué de la poudre qui prit feu.

cependant que de très-légères taxes, n'ont pas fourni un centime pour cet objet essentiel. L'appareil du capitaine Shrève, établi sur les deux bateaux du gouvernement fédéral, *l'Héliopolis* et *l'Archimède*, a beaucoup dégagé le chenal ; mais il reste à faire encore.

Sous beaucoup de rapports, l'on pourrait, au moyen de dépenses bien dirigées, diminuer les chances d'accident. On a aujourd'hui l'expérience du fleuve ; il y a maint ingénieur, aux États-Unis, qui sait manier ce puissant *père des eaux*. Pour le maîtriser ainsi que ses affluents, il ne faudrait pas d'énormes sommes. Malheureusement le gouvernement fédéral, qui ne sait que faire de son argent (car les douanes lui produisent au delà de ses besoins, et il a maintenant un excédant de plus de 11 millions de dollars) (1), est arrêté là encore par une doctrine dont le parti démocratique s'est épris, on ne sait pourquoi. On interdit au gouvernement fédéral de s'immiscer dans les travaux publics qui s'exécutent sur le territoire des États particuliers. Ainsi, quoique toute la fédération soit intéressée à l'amélioration de la navigation sur les fleuves de l'Ouest, le gouvernement fédéral n'y peut procéder qu'avec timidité et lenteur. Le prédécesseur du général Jackson, M. Adams, était un chaud partisan de l'intervention de l'autorité fédérale dans les travaux publics (*internal improvement*). Il pensait, comme M. Clay et d'autres hommes d'un sens supérieur, que les progrès des jeunes États de l'Ouest seraient vive-

(1) Voir la note 14 à la fin du volume.

ment accélérés au profit de l'Union entière, si le gouvernement central se chargeait d'exécuter ou d'améliorer à ses frais, en tout ou en partie, certaines communications (*internal improvement*) de premier ordre. L'un des mots d'ordre des adversaires de M. Adams était *No internal improvement !* et ces mêmes États dont il voulait le bien, se rallièrent à ce cri ; tant l'esprit de parti peut rendre aveugles les plus clairvoyants sur leurs intérêts !

Si des accidents aussi graves se succédaient pendant quelque temps en Europe avec la même rapidité, ce serait une clameur universelle. La police et les pouvoirs législatifs interviendraient à qui mieux mieux. Les bateaux à vapeur deviendraient l'effroi du voyageur : le public les excommunierait et les laisserait aller à vide le long des rivières. L'effet serait jusqu'à un certain point le même ici, autour des métropoles de l'Est, parce que le pays commence à y être régulièrement installé, et que la vie des hommes y est comptée pour quelque chose. Dans l'Ouest, le flot d'émigrants, descendu des Alléghanys, roule dans la plaine en tourbillonnant sur lui-même, chassant devant lui l'Indien, le buffalo et l'ours. A son approche s'abaissent les gigantesques forêts, aussi rapidement que l'herbe sèche des prairies disparaît devant la torche du sauvage. Il est pour la civilisation ce qu'étaient pour la barbarie les armées de Gengis-Kan et d'Attila. C'est une armée d'invasion, et la loi y est la loi des armées. La masse y est tout, l'individu rien. Malheur à qui fait un faux pas ! il est écrasé et broyé. Malheur à celui qui ren-

contre un précipice ! la foule, impatiente d'avancer, le coudoie, l'y pousse, et déjà il est oublié ; il n'a pas même un soupir étouffé pour oraison funèbre. Chacun pour soi ! *Help yourself, sir !* La vie du vrai Américain est celle d'un soldat ; comme le soldat, il est campé et en camp volant, ici aujourd'hui, à quinze cents milles dans un mois. C'est une vie d'alertes et de sensations violentes. Comme dans un camp, les querelles, dans l'Ouest, se vident sommairement et sur une place par un duel au poignard ou à la carabine, ou par un coup de pistolet à bout portant. C'est une vie d'alternatives brusques de succès et de revers ; misérable aujourd'hui, l'on est riche demain, et l'on redevient pauvre après-demain, selon que le vent des spéculations a soufflé d'un bord ou de l'autre ; mais la richesse collective du pays suit une marche toujours ascendante. Comme un soldat, l'Américain de l'Ouest a pour devise : *Vaincre ou mourir !* mais vaincre, pour lui, c'est gagner des dollars, c'est se faire de rien une fortune, c'est acheter des *lots* (1) de ville à Chicago, à Cleveland ou à Saint-Louis, et les revendre un an après à mille pour cent de bénéfice ; c'est amener du coton à la Nouvelle-Orléans, quand il vaut vingt *cents* la livre. Tant pis pour les vaincus ; tant pis pour ceux qui périssent sur les bateaux à vapeur ! L'essentiel n'est point de sauver quelques individus, même quelques centaines ; l'essentiel, en fait de *steam-boats*, c'est qu'il y en ait beaucoup ; solides ou non, bien ou mal

(1) Emplacements de maisons.

commandés, peu importe, s'ils vont vite et à bon marché. Cette circulation des *steam-boats* est aussi nécessaire à l'Ouest que l'est la circulation du sang à l'organisme humain. On se garde bien de la gêner par des règlements ou des restrictions quelconques. Le temps n'est pas encore venu ; l'on verra plus tard.

Il y a dans le cœur humain un certain nombre de sentiments qui doivent, de nécessité, se faire jour au dehors. Comprimez-les sur un point, ils font explosion sur un autre. Le sentiment du respect pour les dépositaires du pouvoir, qui, jusqu'à nos temps de révolution, a si fortement cimenté nos sociétés européennes, s'est graduellement affaibli de l'autre côté de l'Atlantique. Dans l'Ouest surtout, il est parfaitement nul. Là, les autorités, proprement ou improprement dites, ont des attributions aussi modestes que leurs appointements sont maigres. Ce sont des *gouverneurs* qui ne gouvernent rien, et des juges qui sont fort exposés à être mis en jugement. Le magistrat suprême est pompeusement qualifié, dans les chartes de ces jeunes États, de commandant des forces de terre et de mer ; dérision pure ! car il est stipulé que c'est sauf le cas de guerre, et, même en temps de paix, c'est à peine s'il a le droit de faire un caporal. Mais le sentiment de la discipline et de l'obéissance n'y perd rien ; il se reporte instinctivement sur les hommes qui sont en effet les généraux de l'expédition, la providence des volontaires. Si l'on s'inquiète peu du gouverneur de l'État, on est docile et soumis vis-à-vis de l'aubergiste, du cocher de la diligence (*driver*), ou du capitaine

du *steam-boat*. Avec eux on ne fait pas de *self-government*. On se lève, on déjeune, on dîne, on soupe quand il plaît au *landlord*, ou à son chef d'état-major, le buvetier (*bar-keeper*), de faire sonner la cloche ou résonner le tam-tam; c'est comme à l'armée. On mange ce qu'on trouve devant soi, sans jamais se permettre d'observation. On s'arrête au gré du *driver* ou du *captain*, sans témoigner d'impatience. On se laisse verser et briser les côtes par l'un, brûler ou noyer par l'autre, sans plainte ni récrimination; c'est encore mieux qu'à l'armée. On a remarqué que la vie des fondateurs d'empires, depuis les compagnons de Romulus jusqu'aux flibustiers, se composait d'un mélange d'indépendance absolue et d'obéissance passive. La société qui se crée dans l'Ouest n'aura pas échappé à cette commune loi.

Cette portion des États-Unis, qui n'était qu'une solitude quand fut déclarée l'indépendance, et à laquelle personne ne songeait quand on établissait la capitale à Washington, va se trouver, au prochain recensement, la plus puissante des trois sections territoriales de l'Union. Dans peu, à elle seule, elle dépassera les deux autres; elle aura la majorité au congrès; elle gouvernera le nouveau monde. Déjà l'ancienne division, en Nord et Sud, semble près de n'être plus que secondaire. On dirait que la division principale doit être bientôt celle d'Est et Ouest. Le président actuel est un homme de l'Ouest (Tennessée). Il y a peu de jours, le parti démocratique s'est réuni en convention à Baltimore pour s'entendre sur le choix des can-

didats à la prochaine élection présidentelle. M. Van Buren, qui est de l'Est (New-York), a été choisi pour la présidence. Mais quoiqu'il ait eu l'unanimité des votes dans la convention, il semble devoir rencontrer un concurrent assez redoutable, au sein de son propre parti, dans la personne d'un homme de l'Ouest, M. White, du Tennessée (1). Quant à la vice-présidence, il y a eu, dans la convention même, un débat animé. Les uns présentaient un homme du Sud, M. Rives, de la Virginie; les autres un homme de l'Ouest, M. Johnson, du Kentucky. M. Rives passe pour avoir une capacité d'un autre ordre que celle de son antagoniste; ses services diplomatiques sont prisés haut par les Américains. M. Johnson est un homme honnête et loyal, à coup sûr; mais il y a doute sur ses talents, ou plutôt il n'y a pas doute. Le seul titre que ses amis puissent invoquer, c'est qu'il est plus ou moins *véhémentement soupçonné* d'avoir porté le coup mortel au fameux chef indien Técumseh, à la bataille de la Tamise. Mais M. Johnson est de l'Ouest; et, au risque de mécontenter la Virginie, dont l'influence sur le Sud est connue, on l'a préféré à son concurrent. M. Van Buren s'est prêté à la combinaison, l'a dirigée peut-être, parce qu'il aime mieux risquer le Sud que l'Ouest.

Voilà donc où en est déjà l'Ouest. Quand on pense que l'instrument visible de ce progrès n'est autre que le bateau à vapeur, on conçoit qu'il y ait des hommes

(1) Voir la note 15 à la fin du volume.

pour qui toute la politique soit comprise dans les améliorations matérielles et dans les intérêts qu'elles enfantent.

XXII

LES VOIES DE COMMUNICATION.

Buffalo (New-York), 9 juillet 1855.

Le territoire des États-Unis se compose : 1° d
intérieurs du Mississipi et
courant, l'un du nord au midi ve
l'autre du midi au nord vers
son nom ; 2° à l'extérieur,
système de moindres bassins q
l'Atlantique, et dont les prin
Connecticut, de l'Hudson, de

grands bassins intérieurs et le système des petits bassins de la côte orientale.

A l'Ouest, les vallées du Saint-Laurent et du Mississipi sont bordées par la Cordillière mexicaine, qui prend le nom de montagnes Rocheuses (*Rocky Mountains*). Au pied de cette chaîne s'étendent de vastes solitudes, dépourvues de végétation, et que l'on présente comme devant rester toujours inhabitables pour l'homme, à l'exception de quelques oasis.

En ce moment, la population anglo-américaine est presque toute à gauche du Mississipi. Il n'y a sur la rive droite qu'un État, l'un des moins importants de la confédération, le Missouri, et un territoire, celui d'Arkansas, qui doit, avant peu, être admis au nombre des membres de l'Union (1).

La chaîne des Alléghanys est peu élevée ; elle atteint à peine la hauteur des Vosges, tandis que les *Rocky Mountains* dépassent les Pyrénées, et même les Alpes.

Le système des Alléghanys, quoiqu'il n'atteigne qu'une faible hauteur, repose sur une base fort large, environ 50 lieues à vol d'oiseau. Considéré dans son ensemble, il se compose d'une série de sillons séparés par autant de crêtes, et s'étendant uniformément presque d'un bout de la chaîne à l'autre, depuis les côtes de la Nouvelle-Angleterre, où les montagnes sont baignées par la mer, jusqu'au golfe du Mexique, à l'approche duquel elles s'abaissent graduellement.

(1) Voir la note 16 à la fin du volume.

Ces alternatives de sillons et de crêtes forment sur la surface terrestre des rides disposées parallèlement les unes aux autres, et que l'on peut suivre sur le terrain, sauf quelques interruptions, sur une longueur de quatre à cinq cents lieues. Les formations géologiques sont disposées assez exactement suivant ces rides, pour de longs intervalles ; toutefois cette règle n'est pas absolue, car l'on voit assez souvent la même couche passer d'une ride à l'autre, en coupant la première sous un angle toujours très-aigu.

Malgré leur caractère général de régularité, les sillons compris entre ces rides ne sont pas des bassins hydrographiques, des vallées, quoiqu'on leur en donne quelquefois le nom. Les fleuves, au lieu d'avoir leur lit creusé entre deux crêtes successives et d'aller ainsi jusqu'à la mer, affectent plutôt de passer d'un sillon à un autre, en profitant des endroits faibles des crêtes et en s'y faisant jour. Ces trouées sont d'un précieux avantage pour les communications. Elles permettent aux routes, aux canaux et aux chemins de fer, de tourner, en suivant les bords des fleuves, des hauteurs qu'il leur eût été presque impossible de franchir. De tous les passages de ce genre, le plus intéressant est celui que le Potomac s'est ouvert à Harper's Ferry, à travers la crête appelée montagne Bleue (*Blue Ridge*), et que Jefferson, dans son enthousiasme virginien, disait mériter le voyage à travers l'Atlantique.

Le territoire américain peut donc être partagé, sous le rapport hydrographique, en deux régions distinctes, l'une à l'Est, l'autre à l'Ouest des Alléghanys ; ou en

trois, savoir : 1° la vallée du Mississipi ; 2° la vallée du Saint-Laurent avec les grands lacs ; 3° le littoral de l'Atlantique.

Cet immense pays peut aussi être divisé en Nord et en Sud. Il a deux capitales commerciales, New-York et la Nouvelle-Orléans, qui sont comme les deux poumons de ce grand corps, comme les deux pôles galvaniques du système. Entre ces deux divisions, Nord et Sud, il existe des dissemblances radicales sous le rapport politique et sous le rapport industriel (1). La constitution sociale du Sud se fonde sur l'esclavage ; celle du Nord, sur le suffrage universel. Le Sud est une immense ferme à coton avec quelques accessoires, tels que le tabac, le sucre, le riz. Le Nord sert au Sud de courtier pour vendre ses produits et pour lui procurer ceux d'Europe ; de matelot pour lui conduire son coton au delà des mers ; de fabricant pour tous les ustensiles de ménage et d'agriculture, pour les *cotton-gins* (2), et pour les machines à vapeur de ses sucreries, pour les meubles et les étoffes, et pour tous les objets de consommation courante. Il l'alimente de blé et de salaisons.

Il suit de là qu'aux États-Unis les grands travaux publics doivent avoir pour objet :

1° De relier le littoral de l'Atlantique avec les pays situés à l'ouest des Alléghanys, c'est-à-dire de ratta-

(1) Voir lettre XIV, tom. I.

(2) C'est le nom de la machine qui sert à séparer le coton des graines dont il est mêlé, et qui autrefois étaient péniblement retirées à main d'homme.

cher les fleuves tels que l'Hudson, la Susquéhannah, le Potomac, le James-River, ou les baies, telles que celle de la Delaware ou de la Chésapeake, soit avec le Mississipi ou son affluent l'Ohio, soit avec le Saint-Laurent ou les grands lacs Érié et Ontario, dont le Saint-Laurent porte les eaux à la mer ;

2° D'établir des communications entre la vallée du Mississipi et celle du Saint-Laurent, c'est-à-dire entre l'un des grands affluents du Mississipi, tels que l'Ohio, l'Illinois, ou la Wabash, avec le lac Érié ou le lac Michigan, qui, de tous les grands lacs dépendant du Saint-Laurent, sont ceux qui s'avancent le plus vers le sud ;

3° De faire communiquer entre eux le pôle nord et le pôle sud de l'Union, New - York et la Nouvelle-Orléans.

Indépendamment de ces trois nouveaux systèmes de travaux qui, en effet, sont en construction et même en partie exécutés, il existe des groupes secondaires de lignes de transport ayant pour objet, soit de faciliter l'accès des centres de consommation, soit d'ouvrir des débouchés à certains centres de production; de là résultent deux autres catégories : la première embrasse les divers ouvrages, canaux ou chemins de fer, qui partent des grandes villes comme centres, et rayonnent en tous sens autour d'elles; la seconde comprend les travaux exécutés pour desservir certains cantons houillers.

§ Ier.

Lignes allant de l'est à l'ouest des Alléghanys.

Les travaux dont on s'est à peu près exclusivement préoccupé dans les métropoles des États-Unis qui ont absorbé et absorbent encore la majeure part de l'attention des hommes d'État, des économistes et des hommes d'affaires, sont ceux qui ont pour objet de nouer des communications entre l'Est et l'Ouest.

Il y a sur le littoral de l'Atlantique quatre métropoles qui se sont longtemps disputé la suprématie : ce sont Boston, New-York, Philadelphie et Baltimore. Toutes les quatre ambitionnaient le privilége du commerce avec les jeunes États qui s'élèvent sur les fertiles domaines de l'Ouest. Elles ont lutté avec des succès divers, et toujours avec une rare intelligence.

Mais elles n'étaient pas également partagées en avantages naturels. Boston est trop au Nord; il n'a pas de fleuve qui lui permette d'étendre les bras au loin vers l'Ouest ; il est cerné de tous côtés par un sol montagneux, à travers lequel toute communication rapide est difficile, tout travail dispendieux. Philadelphie et Baltimore sont bloqués par la glace à peu près tous les hivers; et cet inconvénient suffit pour compenser, au détriment de Baltimore (1), sa plus grande proxi-

(1) Au moyen des bateaux à vapeur brise-glaces, cet inconvénient sera désormais singulièrement atténué, au moins dans les hivers ordinaires.

des Puritains. Cette race croisée s'entend admirablement à utiliser tout ce que la nature a fait pour sa ville.

A peine la guerre de l'indépendance était-elle finie, que déjà les grands citoyens qui en avaient assuré le succès par leur patriotisme et leur courage, préoccupés des richesses enfouies dans cet Ouest, alors inhabité, projetaient les moyens de s'en rapprocher par des canaux. S'il est vrai que la Prusse, du temps de Voltaire, ressemblât à deux jarretières posées sur le sol de l'Allemagne, du temps de Washington et de Franklin, il n'y a pas plus de cinquante ans, les États-Unis pouvaient être comparés à un étroit ruban jeté sur le littoral sablonneux de l'Atlantique. Washington projetait alors le canal, qui depuis a été commencé, d'après les plans de l'un de nos compatriotes, le général Bernard, et qui va chercher l'Ouest en remontant le Potomac; mais faute de capitaux et d'hommes de l'art, ce qui de nos jours est devenu un bel et long canal, fut alors borné à quelques écluses autour des petites et des grandes chutes du fleuve (*little falls* et *great falls*). A la même époque, les Pensylvaniens faisaient de vains efforts et dépensaient inutilement des sommes assez considérables pour canaliser le Schuylkill et le rattacher à la Susquéhannah. Dans l'État de New-York, on préludait, par de petites coupures, quelques barrages et quelques écluses, à de plus vastes conceptions (1). Les travaux entrepris alors et pendant les

(1) En 1792, l'État de New-York autorisa deux compagnies

quinze premières années du dix-neuvième siècle, ne purent être menés à fin, ou furent sans résultats. Un seul ouvrage de quelque étendue fut, à cette époque, convenablement achevé; c'est le canal de Middlesex qui part de Boston pour rejoindre, après un parcours de douze lieues, le fleuve Merrimack au-dessus de Lowell (1).

La guerre de 1812 trouva les États-Unis sans canaux, et à peu près sans bonnes routes. Ils ne connaissaient, en fait de communications, que la mer, leurs baies et les fleuves qui s'y jettent. Une fois bloqués par les flottes anglaises, ils ne purent plus communiquer, non-seulement avec l'Europe et l'Inde, mais même entre eux, du Nord au Sud, d'État à État, de ville à ville, de New-York à Philadelphie, par exemple. Leur commerce fut anéanti, et la source de leurs capitaux tarie. La banqueroute les frappa comme l'ange exterminateur, sans épargner une famille.

PREMIÈRE LIGNE.

Canal Érié.

La leçon fut dure, mais elle ne fut pas perdue. Les Américains, il faut leur rendre cette justice, savent

qui se proposaient, l'une de lier l'Hudson par le Mohawk au lac Sénéca et au lac Ontario, l'autre d'opérer une jonction semblable entre l'Hudson et le lac Champlain (l'une *Western*, et l'autre *Northern Inland Lock Navigation Company*). Ces compagnies firent des travaux de peu d'importance.

(1) Il est dû à M. Baldwin, père de M. L. Baldwin, aujour-

profiter des enseignements que la Providence leur donne, surtout lorsqu'ils les ont payés cher. Le projet d'un canal entre New-York et le lac Érié, qui avait été déjà discuté avant la guerre, fut vivement repris après la paix. Un homme d'État, dont l'Amérique du Nord devra éternellemnt bénir la mémoire, de Witt Clinton, sut faire partager à ses compatriotes sa noble confiance dans l'avenir de son pays, et, le 4 juillet 1817, le premier coup de pioche fut donné. Malgré les sinistres prédictions d'hommes renommés pour leur sagesse et leurs services, malgré les avis du patriarche vénéré de la démocratie, de Jefferson lui-même, au dire de qui il fallait attendre un siècle pour oser tenter un pareil travail; malgré les remontrances de l'illustre Madison, qui écrivit qu'il y aurait folie à l'État de New-York d'entreprendre, avec ses seules ressources, un ouvrage pour lequel tous les trésors de l'Union ne suffiraient point, cet État, qui alors ne comptait pas une population de treize cent mille âmes, commença un canal long de cent quarante-six lieues et demie (4,000 m.); huit ans après, en 1825, il l'avait achevé avec une dépense de 45,000,000 fr. ou 307,000 fr. par lieue. Depuis lors, il n'a pas cessé d'y ajouter des ramifications dont le réseau est presque terminé aujourd'hui. Cet État possédera, dans le courant de 1836, deux cent quarante-sept lieues de canaux et dix-huit lieues de rigoles ou étangs navigables, le tout

d'hui l'un des plus habiles ingénieurs des États-Unis, qui a construit le bassin fermé de Charleston près de Boston, et celui de Norfolk.

exécuté aux frais de l'État, au prix de 65,000,000 fr., soit 263,000 fr. par lieue de canal.

Les résultats de ce travail ont dépassé toutes les espérances. La canalisation de l'État de New-York ouvrit un débouché aux fertiles cantons de l'ouest de l'État, jusqu'alors sans lien avec la mer et avec le monde. Le littoral des lacs Érié et Ontario se couvrit aussitôt de riches cultures et de belles villes. Jusqu'au fond du lac Michigan, le silence des forêts primitives fut interrompu par la hache des colons venus de New-York et de la Nouvelle-Angleterre. L'État d'Ohio, que baigne le lac Érié, et qui n'avait de communication avec la mer qu'au loin, du côté du Sud, par le Mississipi, en eut une autre, courte et rapide, par New-York, avec l'Atlantique. Le Territoire de Michigan se peupla; il a aujourd'hui 100,000 habitants, et va passer au rang d'État. La circulation du seul canal Érié a excédé 400,000 tonnes en 1834, et aura dû approcher de 500,000 en 1835. Avec un tarif modéré, les péages des canaux de l'État de New-York produisent près de 8 millions. La population de la ville de New-York s'est accrue de 80,000 âmes en dix ans, de 1820 à 1830 (1). New-York est devenu le troisième, sinon le second port de l'univers, et la cité la plus peuplée du nouveau monde. Quant à l'illustre Clinton, il vécut assez pour voir le triomphe de ses plans, mais non pour recevoir l'éclatante récompensé que lui réser-

(1) L'accroissement de New-York est de plus en plus rapide; de 1830 à 1835, le chiffre de la population est monté de 203,000 à 270,000.

vait la reconnaissance de ses compatriotes. Il mourut, le 11 février 1828, à l'âge de cinquante-neuf ans. Sans cette mort prématurée, il eût probablement été élu à la présidence.

Le canal Érié ne suffit plus au commerce qui vient s'y précipiter. Vainement les éclusiers, attentifs nuit et jour au cornet des bateliers, font la manœuvre des portes avec une célérité qui accuse la lenteur des nôtres. Il n'y a plus assez de place dans le canal, dont au reste les dimensions sont étroites (1). L'impatience du commerce, pour qui le temps est de l'argent, ne se contente plus d'une rapidité quadruple au moins de celle qui est usitée sur nos lignes navigables. Les marchandises de toute valeur et de tout poids, ainsi que les voyageurs, affluent à tel point, que, pour le transport des voyageurs seuls, en concurrence avec les *packe-boats*, des chemins de fer s'établissent sur les bords du canal. Il y en a un d'Albany à Schénectady, qui a six lieues et demie de long, et a coûté, quoique d'une exécution inférieure, la somme de 4 millions.

(1) Il y a 12 mèt. de large à la ligne d'eau et 1 mèt. 20 de profondeur d'eau. Les écluses y ont 27 mèt. 45 de long et 3 mèt. 66 de large. Le canal du Languedoc a 20 mèt. de large et 2 mèt. de profondeur, avec des écluses de 35 mèt. sur 11 mèt. au milieu, et 5 mèt. 50 aux extrémités. Le canal de Bourgogne a 15 mèt. 50 de large et 1 mèt. 60 de profondeur ; ses écluses ont 30 mèt. sur 5 mèt. 20. Le canal du Berry, l'un de nos canaux à petite section, a 10 mèt. de large sur 1 mèt. 50 de profondeur, avec des écluses de 30 mèt. 46 sur 2 mèt. 70. La plupart des canaux anglais atteignent à peine les dimensions du canal du Berry.

Un second, qui sera achevé en 1836, continue de Schénectady à Utica ; il aura trente et une lieues et demie (1). Un troisième se construit de Rochester à Buffalo, par Batavia et Attica ; il aura une trentaine de lieues. Il est probable qu'avant peu, d'un bout à l'autre du canal, la ligne sera complète.

Il se prépare une entreprise plus vaste : une compagnie, autorisée depuis trois ans, va entamer, au printemps prochain, l'exécution d'un chemin de fer de New-York au lac Érié, en traversant les comtés méridionaux de l'État de New-York. A cause des circuits nombreux auxquels la compagnie s'est astreinte, afin d'éviter des terrassements coûteux, cet ouvrage aura 190 lieues environ (2).

Pendant ce temps, le comité des canaux de l'État ne s'endort pas. Il vient de décider, à la date du 3 juillet, que toutes les écluses du canal seraient doublées, afin que les bateaux attendissent le moins de temps possible ; et que les dimensions en largeur et profondeur du canal seraient agrandies de 50 p. 100 au moins, ce qui lui donnera une section plus considérable dans le rapport de 1 à 2 1/4 ; on pourrait dès

(1) La législature de l'État de New-York l'a autorisé sous la condition expresse qu'il ne fera d'autre transport que celui des voyageurs et de leur bagage personnel. Malgré cette clause restrictive, quand la souscription fut ouverte pour l'exécuter, on trouva sept capitaux pour un : le capital requis était de 2,000,000 dollars ; les souscriptions s'élevèrent à 14,000,000.

(2) Voir la note 17 à la fin du volume.

lus longue que par le

en 1826, a été
ie y a joint un
tes les rivières
la Susqué-
ord et de
que des
Pitts-
dée
x

UXIÈME LIGNE.

de Pensylvanie.

e canal de Pensylvanie est une
inquante-huit lieues et un quart
ie et se terminant à Pittsburg,
mmencé, concurremment avec
x frais de l'État de Pensylvanie,
pas absolument un canal. De
nin de fer de trente-trois lieues
) va rejoindre la Susquéhannah
in de fer succède un canal de
t demie qui remonte,
h d'abord, et la Juniata
ontagnes à Hollidaysbu

lors y employer de plus grands bateaux, les mouvoir avec plus de vitesse, et, peut-être les remorquer à la vapeur. On estime que la dépense sera de cinquante-cinq à soixante-cinq millions de francs.

Enfin, pour maîtriser de plus en plus le commerce de l'Ouest, et pour mieux percer son propre territoire l'État de New-York va entreprendre un nouvel embranchement au canal Érié (si l'on peut qualifier d'embranchement un ouvrage dont le développement total sera de 49 lieues), qui le mettra en communication avec l'Ohio. Il partira de l'importante ville de Rochester, la cité des meuniers, suivra la vallée de la rivière Génesée, s'élevant ainsi de 298 mètres et redescendra de 24 mètres pour atteindre à Oléan la rivière Alléghany, cent treize lieues au-dessus de son confluent avec le Monongahéla à Pittsburg. D'Oléan à Rochester, le canal proprement dit aura quarante-deux lieues. L'Alléghany n'est naturellement navigable que pendant quelques mois de l'année. La distance totale de New-York à Pittsburg par cette ligne sera de trois cent dix-huit lieues.

Aussitôt qu'il n'y eut plus de doutes sur le rapide accomplissement du canal Érié, Philadelphie et Baltimore sentirent que New-York allait devenir la capitale de l'Union. L'esprit de rivalité excita chez elles l'esprit d'entreprise. L'une et l'autre voulurent avoir aussi leur route vers l'Ouest; mais l'une et l'autre avaient de grands obstacles à surmonter. Grâce à l'Hud[illegible] s'est frayé un passage au cœur de la région [illegible], la plus grande difficulté d'une com-

munication entre l'Ouest et le littoral de l'Atlantique, celle de franchir les crêtes des Alléghanys, se trouvait vaincue pour New-York. Entre Albany, où commence le canal Érié, et Buffalo, où il débouche dans le lac, il n'y a plus de hautes montagnes. Le service que l'Hudson a ainsi rendu à New-York, Baltimore ne peut l'attendre du Patapsco, ni Philadelphie de la Delaware. Ni l'une ni l'autre de ces villes ne saurait d'ailleurs aborder l'Ouest par le bassin des grands lacs autrement qu'à l'aide d'un long circuit ; elles en sont trop loin. Il leur faut ainsi faire grimper leurs travaux au niveau des cimes plus élevées, et les faire descendre ensuite plus bas, afin de les nouer à l'Ohio.

DEUXIÈME LIGNE.

Canal de Pensylvanie.

Ce que l'on appelle canal de Pensylvanie est une ligne longue de cent cinquante-huit lieues et un quart partant de Philadelphie et se terminant à Pittsburg sur l'Ohio. Il fut commencé, concurremment avec d'autres ouvrages, aux frais de l'État de Pensylvanie, en 1826. Ce n'est pas absolument un canal. De Philadelphie, un chemin de fer de trente-trois lieues (*Columba Railroad*) va rejoindre la Susquéhannah à Columbia. Au chemin de fer succède un canal de soixante-huit lieues et demie qui remonte, en longeant la Susquéhannah d'abord, et la Juniata ensuite, jusqu'au pied des montagnes à Hollidaysburg. Pour

passer d'Hollidaysburg à l'autre revers des montagnes, on a établi un chemin de fer de quatorze lieues et un quart (*Portage Railroad*), avec de grands plans inclinés, dont la pente dépasse quelquefois un dixième (1), ce qui n'empêche point les voyageurs d'y circuler. De Johnstown, extrémité occidentale de ce chemin de fer, un second canal de quarante-deux lieues s'étend jusqu'à Pittsburg.

Cette ligne a l'inconvénient d'exiger trois transbordements, l'un à Columbia, à l'extrémité du chemin de fer qui part de Philadelphie : le deuxième et le troisième aux deux extrémités du chemin de fer du *Portage*. On peut en éviter un, au moyen de deux canaux établis par des compagnies, dont le premier, canal du Schuylkill, est latéral à la rivière du même nom (2) ; et dont l'autre, canal de l'Union, opère la jonction entre le haut Schuylkill et la Susquéhannah. Par cette ligne, la distance de Philadelphie à Pittsburg est de cent soixante-douze lieues un quart,

(1) Le maximum des pentes que l'administration des ponts et chaussées autorise aujourd'hui est de 1/200. Dans les études des grandes lignes, exécutées en France aux frais de l'État, on s'est généralement tenu au-dessous de 1/333 : c'est aussi le maximum adopté sur le beau chemin de fer de Londres à Birmingham. Les pentes du chemin de fer de Paris à Saint-Germain ne dépassent pas 1/1000.

(2) C'est plutôt une canalisation de la rivière. On navigue tantôt dans le lit du fleuve, tantôt dans un canal proprement dit, creusé sur les bords. Ce système est très fréquemment pratiqué aux États-Unis.

c'est-à-dire de quatorze lieues plus longue que par le chemin de fer de Columbia.

Le canal de Pensylvanie, commencé en 1826, a été terminé en 1834. L'État de Pensylvanie y a joint un système de canalisation qui embrasse toutes les rivières importantes de l'État, et particulièrement la Susquéhannah, avec ses deux grandes branches du nord et de l'ouest (*North-Branch* et *West-Branch*), ainsi que des travaux préparatoires à un canal qui doit relier Pittsburg à Érié, sur le lac du même nom, ville fondée jadis par nos Français du Canada, et appelée par eux presqu'île. En résumé, la Pensylvanie a exécuté deux cent quatre-vingt-neuf lieues et demie de chemins de fer et de canaux, dont quarante-sept lieues et un quart de chemins de fer, et deux cent quarante-deux lieues et un quart de canaux, moyennant une dépense de 123 millions (1), qui se répartit ainsi :

Moyenne générale par lieue.	424,000 fr.
Coût d'une lieue de chemin de fer. .	587,000
Coût d'une lieue de canal.	392,000

C'est beaucoup plus cher que les travaux de l'État de New-York, quoique les dimensions des ouvrages soient les mêmes, et que les difficultés naturelles ne fussent pas beaucoup plus grandes d'un côté que de l'autre. Ce résultat vient de ce que les travaux ont été

(1) Non compris le service des intérêts des emprunts contractés pour les travaux publics.

mal conduits en Pensylvanie. Les Pensylvaniens ont manqué d'un Clinton pour les diriger. Les maximes d'une économie mal entendue, imposées aux commissaires des canaux par la législature, ne leur permirent pas de s'assurer les services d'ingénieurs capables. En résumé, pour avoir voulu épargner, tous les ans, quelques milliers de dollars en honoraires, on a dépensé des millions à refaire ce qui avait été mal fait, ou à mal faire ce que des gens plus habiles eussent bien confectionné à plus bas prix.

TROISIÈME LIGNE.

Chemin de fer de Baltimore à l'Ohio.

Baltimore pouvait, encore moins que Philadelphie, penser à un canal continu jusqu'à l'Ohio. Voulant, dans l'origine, éviter les transbordements qui s'opèrent sur le canal de Pensylvanie, les Baltimoriens se décidèrent à un chemin de fer qui devait s'étendre de leur ville à Pittsburg ou à Wheeling, et dont la longueur devait être de cent lieues. Il est maintenant achevé sur un développement de trente-quatre lieues, et aboutit à Harper's Ferry sur le Potomac. Il a été entrepris par une compagnie qui paraît avoir renoncé à le pousser plus avant. Il doit se lier désormais au canal de la Chésapeake à l'Ohio, dont je dirai un mot tout à l'heure, comme le chemin de fer de Columbia, en Pensylvanie, se lie au canal latéral à la Susquéhannah qui le continue de Columbia à Hollidaysburg. Il est

probable qu'à l'approche de la crête des Alléghanys, le canal qui, lui aussi, devait être poursuivi à tout prix, cédera à son tour la place au chemin de fer, malgré les plans primitifs, jusqu'au bas du versant occidental des montagnes, et qu'ainsi les choses auront lieu, dans le Maryland, à peu près comme en Pensylvanie (1).

QUATRIÈME LIGNE.

Canal de Chésapeake à l'Ohio.

La pensée qu'avait nourrie Washington d'établir un canal latéral au Potomac, que l'on prolongerait un jour à travers les montagnes jusqu'à l'Ohio, fut reprise aussi quand l'État de New-York eut appris à l'Amérique qu'elle était mûre pour les plus gigantesques entreprises de travaux publics. M. John Quincy Adams, alors président des États-Unis, favorisa ce projet de toutes ses forces. A cette époque, il n'était pas encore admis en principe que le gonvernement fédéral n'a pas le droit de s'immiscer dans les travaux publics. La vieille idée que caressait Washington, de faire de la capitale politique de l'Union une grande cité, souriait aussi à M. Adams et à ses amis. Le canal de la Chésapeake à l'Ohio fut donc résolu, et une compagnie fut autorisée à cet effet. Le congrès vota une souscription d'un million de dollars (5,333,000 fr.). La ville de Washington, sans commerce, sans industrie, avec sa population de

(1) Voir la note 18 à la fin du volume.

16,000 habitants, souscrivit pour la même somme. Les petites villes du district fédéral, Alexandrie et Georgetown, qui, à elles deux, avaient aussi 16,000 habitants, fournirent ensemble un demi-million de doll. Les États de Virginie et de Maryland, versèrent, l'un 250,000 dollars, l'autre 500,000. Il y eut pour 600,000 doll. de souscriptions particulières. Les travaux commencèrent le 4 juillet 1828. L'année prochaine, au moyen d'une somme d'environ douze millions de francs, que l'État de Maryland vient de prêter à la compagnie, ce bel ouvrage sera poussé jusqu'au pied des montagnes, au sein des gîtes charbonniers de Cumberland. Il aura alors une longueur de soixante-quatorze lieues trois quarts, et aura coûté 33,000,000 fr., soit par lieue 442,000 fr. L'exécution en est hardie, et supérieure à celle des canaux précédents. Ses dimensions sont plus considérables que celles habituellement usitées, dans le rapport de 150 à 100, ce qui lui donne une section plus grande dans le rapport de 225 à 100.

CINQUIÈME LIGNE.

Canal de James-River au Kanawha

Enfin, l'État de Virginie, jadis le premier de la confédération, aujourd'hui tombé au quatrième rang et dépassé par l'Ohio, qui n'existait pas lors de la guerre de l'indépendance, s'est piqué d'honneur et a résolu de profiter des enseignements qui lui étaient descendus par degrés des États du Nord. Une compagnie,

dont les ressources se réduisent à peu près aux souscriptions de l'État et de Richmond, sa capitale, va y ouvrir un canal de l'Est à l'Ouest. Le James-River, l'un des affluents de la baie Chesapeake, est praticable pour des bâtiments de 200 tonneaux jusqu'au pied du plateau sur lequel Richmond est délicieusement situé. A l'est des montagnes, le canal, parti de Richmond, longera le cours du James-River. Il descendera à l'Ouest, le long du Kanawha, l'un des affluents de l'Ohio, et y débouchera, à Charlestown, où commence la navigation à vapeur. On traversera la crête des Alléghanys au moyen d'un chemin de fer d'une soixantaine de lieues. Il y en aura environ cent de canal proprement dit.

L'État de la Caroline du Sud, ému par l'exemple des Virginiens, s'occupe d'un immense chemin de fer qui irait de Charlestown à Cincinnati sur l'Ohio; mais l'on n'en est encore qu'aux études. Les habitants de Cincinnati sont enthousiastes de cette idée (1).

La Géorgie rêve aussi un grand chemin de fer qui rattacherait la rivière Savannah au Mississipi, à Memphis (Tennessée); mais ce n'est encore qu'un projet très-vaporeux (2).

La Caroline du Nord ne fait rien et ne projette rien. Si jamais elle s'enrichit, ce ne sera pas qu'elle aura saisi la fortune à la course, ce sera que la fortune sera venue la chercher dans son lit.

(1) Voir la note 19 à la fin du volume.
(2) Voir la note 20 à la fin du volume.

SIXIÈME LIGNE.

Canal Richelieu.

Les Canadiens établissent, sur leur territoire, un canal qui complétera une autre communication entre l'Est et l'Ouest, c'est-à-dire entre l'Hudson et le Saint-Laurent, entre New-York et Québec. La grande fissure en ligne droite, qui forme à l'Hudson un si beau lit, entre New-York et Troy, s'est prolongée beaucoup au delà. Elle se continue, toujours dirigée au Nord, jusqu'au Saint-Laurent, par le lac Champlain, qui occupe une longue et étroite dépression au milieu des montagnes, et par la rivière Richelieu. Entre le lac Champlain et l'Hudson, l'on n'a à traverser qu'une crête élevée de 39^{m}, 75 au-dessus de l'Hudson, et de 16^{m}, 45 au-dessus du lac. La rivière Richelieu, qui sort de l'extrémité opposée du lac, et qui se décharge dans le Saint-Laurent, est interrompue par des rapides. On y achève, sur une longueur de quatre lieues trois quarts, un canal latéral établi sur de belles dimensions (1), qui sera livré au commerce avant un an; il aura coûté 1,870,000 fr., ou 394,000 fr. par lieue. La distance de New-York à Québec, par les canaux et les fleuves, sera de cent quatre-vingt-dix lieues.

Un chemin de fer, actuellement en construction,

(1) Il y a 19 mèt. 50 de large à la ligne d'eau, 1 mèt. 80 de profondeur. Les écluses ont 36 mèt. 50 de long sur 7 mèt. 20 *de large.* Il doit être praticable pour les goëlettes du lac.

qui part de Saint-Jean, où commencent, du côté du lac, les rapides de la rivière Richelieu, et qui doit se terminer au village de la Prairie, sur le Saint-Laurent, vis-à-vis de Montréal, après un parcours de six lieues et demie, fera, pour cette dernière ville, ce que le canal précédent doit faire pour Québec. Il coûtera très-peu, environ 123,000 fr. par lieue, ou en tout 800,000 fr. La distance de New-York à Montréal sera ainsi de cent quarante-cinq lieues.

§ II.

Communications entre la vallée du Mississipi et celle du Saint-Laurent.

Il n'existe entre ces deux vallées aucune chaîne de montagnes. Le bassin des grands lacs, dont les eaux réunies forment le Saint-Laurent, n'est séparé du bassin du Mississipi que par un contre-fort des Alléghanys, descendant de l'Est à l'Ouest, dont la plus grande hauteur au-dessus des lacs est à peine de 150 mètres, et qui s'abaisse rapidement vers l'Ouest, au point de ne plus être élevé, sur les bords du lac Michigan, que d'un petit nombre de mètres. Durant la saison des pluies qui gonflent les ruisseaux et emplissent les marais du point de partage, nos Français du Canada passaient en pirogue du lac Michigan dans la rivière des Illinois (1). Ce contre-fort occupe en largeur ce qui lui manque

(1) Ils suivaient la rivière Pleine.

en hauteur. Ce n'est point une crête, c'est un plateau qui se confond graduellement par des pentes douces avec les plaines qui l'entourent. Son faîte aplati est rempli de marécages, et offre ainsi de grandes facilités d'alimentation pour les canaux qui auraient à le traverser. Vers l'Ouest, là où il est à peu près au niveau du sol, il offre souvent le caractère général d'aridité qui appartient aux *Prairies* avec lesquelles il se confond.

PREMIÈRE LIGNE.

Canal d'Ohio.

Entre les deux vallées il n'y a d'achevée encore qu'une grande communication. C'est le canal de l'État d'Ohio qui traverse cet État du Nord au Sud, et s'étend de Portsmouth sur le fleuve Ohio, à Cleveland, petite ville toute neuve, née aux bords du lac Érié depuis l'établissement du canal. Il a cent vingt-deux lieues de long, et a coûté 22,720,000 fr., soit 186,000 fr. par lieue. Ce prix est très-bas ; cependant toutes les écluses sont en pierres de taille. Il est vrai que le terrain était éminemment favorable.

Cet ouvrage a été exécuté aux frais de l'État d'Ohio qui l'entreprit à la même époque où la Pensylvanie et Baltimore se jetaient, à la suite de New-York, dans les travaux publics. Ce jeune État, avec sa population de cultivateurs, qui ne comptait pas dans son sein un seul homme de l'art, dont les citoyens les plus éclairés

n'avaient jamais vu d'autre canal que celui de New-York au lac Érié, a pu, avec l'aide de quelques ingénieurs de second ordre empruntés à l'État de New-York, exécuter un canal plus long que le plus long canal de France, avec plus d'intelligence et d'habileté que n'en a déployé la Pensylvanie, malgré les lumières dont Philadelphie abonde. Il y a, dans cette population agricole de l'Ohio, presque toute originaire de la Nouvelle-Angleterre, un instinct des affaires, une sagacité pratique et une aptitude à faire tous les métiers sans les avoir appris, que l'on chercherait en vain dans la population anglo-germanique de la Pensylvanie. Les [illegible]teurs, sous la direction de qui se sont exécutés [illegible] travaux publics dans l'un et l'autre État, étaient, comme cela se rencontre ordinairement aux États-Unis, l'image parfaite de la masse qui les avait nommés, avec ses qualités et ses défauts. Les commissaires des canaux de l'État d'Ohio joignaient à un beau désintéressement un bon sens admirable ; c'est à eux que doit revenir la majeure part de la gloire d'avoir conçu le canal de l'Ohio, de l'avoir tracé et fait exécuter. C'étaient des avocats et des agriculteurs, qui se mirent à faire des canaux tout naturellement, sans efforts, et sans soupçonner qu'en Europe on n'ose se charger de pareils travaux, à moins de s'y être préparé par de longues études scientifiques. Aujourd'hui, dans cet État, établir des canaux n'est plus un art, ce n'est qu'un métier. La science de la canalisation s'y est vulgarisée. Le premier venu, dans les *bar-rooms*, vous exposera, en prenant un verre de whiskey, comment

s'alimente un point de partage et comment se fonde une écluse. Tous nos mystères des ponts et chaussées sont ici tombés dans le domaine public, à peu près comme les méthodes de la géométrie descriptive que nous retrouvons dans les ateliers, où elles se perpétuaient par tradition, bien des siècles avant que Monge ne leur donnât la sanction de la théorie.

J'ai déjà dit que les États d'Ohio, d'Indiana et d'Illinois formaient un grand triangle, tout entier compris dans la vallée du Mississipi, à l'exception d'une étroite langue de terre qui borde les lacs, et appartient, par conséquent, au bassin du Saint-Laurent. La pente générale du terrain y est du Nord au Sud ; les cours d'eau y sont généralement dirigés dans ce sens ; c'est particulièrement vrai pour les grands affluents de l'Ohio et du Mississipi. Cette disposition des vallées secondaires n'est pas moins favorable que la configuration et l'humidité du plateau, qui sépare les deux bassins, à la création de beaucoup de voies de communication, de canaux surtout, entre l'Ohio ou le Mississipi, et les lacs d'autre part.

DEUXIÈME LIGNE.

Canal Miami.

L'État d'Ohio a exécuté un canal qui, partant de Cincinnati sur l'Ohio, va au Nord jusqu'à Dayton, sous le nom de canal Miami. Il a vingt-six lieues et demie de long, et coûte 5,227,000 fr., ou 197,000 francs *par* lieue. A l'aide d'une donation de terres de la part

du congrès, à laquelle l'État ajoutera ses propres ressources, on le prolonge jusqu'à la rivière Folle (*Mad River*), et de là jusqu'à Défiance, sur la Maumée, jadis forteresse bâtie par le général Wayne, à la suite de sa célèbre victoire contre les Indiens. La Maumée, que les Français appelaient Miami des lacs, est l'un des principaux tributaires du lac Érié ; l'État d'Ohio se propose de la canaliser. De Dayton à Défiance, le canal aura cinquante lieues et un quart. La dépense est estimée à 11 millions ou à 219,000 fr. par lieue.

TROISIÈME LIGNE.

Canal de la Wabash.

L'État d'Ohio et celui d'Indiana ont entrepris de concert, moyennant une donation de terres de la part du congrès (1), un canal qui joindra la Wabash, l'un des affluents de l'Ohio, avec la Maumée. La majeure partie du canal s'étendra parallèlement aux deux rivières, ou dans leur lit. L'ouvrage aura en tout quatre-

(1) Le système de ces donations en faveur des travaux publics, consiste généralement à diviser le terrain à droite et à gauche de la ligne du canal à établir en sections d'un mille (1,609 m.) de long sur cinq (deux lieues) de profondeur. De deux sections du même côté le donataire en prend une ; l'autre reste la propriété des États-Unis. On fait la même opération sur chaque rive. En outre, il arrive quelquefois que le congrès accorde aux États qui exécutent des travaux publics, un certain nombre d'acres à choisir dans le domaine fédéral situé sur leur territoire.

vingt-quatre lieues, dont cinquante-quatre dans l'État d'Indiana, et trente dans celui d'Ohio. Une trentaine de lieues du contingent de l'Indiana sont déjà exécutées latéralement à la Wabash. L'Ohio n'a pu ouvrir encore les travaux sur son territoire. Par suite d'un mauvais système de délimitation (1), la Maumée, dont tout le cours est dans l'État d'Ohio, aurait son embouchure sur le sol du futur État de Michigan. L'État d'Ohio réclame contre cette disposition. Le Michigan tient bon. Des deux côtés on a voté des fonds pour les frais de la guerre, et l'on a armé. Il y a même eu commencement d'hostilités entre les deux puissances ; l'intervention du gouvernement fédéral a pourtant décidé les parties à un armistice. Dans cette querelle, l'Ohio a pour lui la raison ; mais le Michigan invoque en sa faveur le texte formel des lois. Il est probable que le congrès, en élevant le Michigan au rang d'État, lui enlèvera le lambeau de terre que l'Ohio veut avoir, et qu'il lui importe tant de posséder (2). Dans l'incertitude,

(1) Il n'est personne qui, en jetant les yeux sur une carte des États-Unis, n'ait été frappé de ces frontières en lignes droites, perpendiculaires les unes aux autres, qui terminent l'un ou plusieurs côtés de la plupart des États. Ce système de limiter un territoire par les méridiens et les parallèles, est absurde. Il exige une quantité infinie de travaux géodésiques qui n'ont pas été faits et ne le seront pas de longtemps. Les méridiens et les parallèles peuvent servir à diviser le ciel ; pour la terre, il n'y a de limites raisonnables que le cours des fleuves ou la ligne du versant des eaux dans les chaînes de montagnes.

(2) Voir la note 21 à la fin du volume.

l'Ohio a sursis à l'exécution de ses travaux de canalisation, qui donneraient à l'embouchure de la Maumée une importance qu'elle n'a pas encore.

QUATRIÈME LIGNE.

Canal Michigan.

Il est question, depuis longtemps, d'un canal qui, de Chicago, à l'extrémité méridionale du lac Michigan, irait vers la rivière des Illinois, et se terminerait au point où commence la navigation à la vapeur sur ce beau cours d'eau, c'est-à-dire au pied de ses cataractes. Le canal serait, dit-on, fort aisé à établir; moyennant une tranchée de 8^{m}, 50 au maximum, le bief de partage pourrait être abaissé au niveau du lac Michigan, qui alors servirait de réservoir au canal. Il aurait trente-sept lieues et demie de long ; il traverserait ce terrain plat ou légèrement ondulé, dépourvu d'arbres, qui porte encore le nom de *Prairies* que lui donnèrent les colons français du Canada. Il est question de le creuser sur des dimensions plus considérables que celles des canaux ordinaires des États-Unis, afin qu'il soit accessible aux bâtiments à voile qui naviguent sur les lacs, ou même aux bateaux à vapeur.

C'est un des plus utiles ouvrages qu'il y ait à entreprendre dans le monde entier (1).

(1) Voir la note 22 à la fin du volume.

CINQUIÈME LIGNE.

Le canal quel'État de Pensylvanie a commencé entre l'Ohio et la ville d'Érié, sur une longueur de quarante et une lieues et demie, et pour l'alimentation duquel il a déjà exécuté des travaux préparatoires considérables, autour du petit lac Conneaut, créerait une communication par eau très-courte, entre le bassin du Mississipi et celui du Saint-Laurent.

LIGNES DIVERSES.

Enfin, deux canaux, dont la construction va commencer, doivent lier le canal d'Ohio avec les travaux de l'État de Pensylvanie à Pittsburg, et, par conséquent, ouvrir des relations nouvelles entre le Mississipi et le Saint-Laurent. L'un est le canal du *Beaver* et du *Sandy ;* il commence au confluent du Gros-Beaver (*Big Beaver*) avec l'Ohio, suit l'Ohio jusqu'à l'embouchure du Petit-Beaver (*Little Beaver*), remonte la vallée de celui-ci, passe dans la valleé du Sandy, et la suit jusqu'à ce qu'il rencontre le canal d'Ohio à Bolivar. Il aura trente-six lieues et un quart. De Bolivar à New-York, on estime qu'il y a, par le canal d'Ohio, le lac Érié, le canal Érié et l'Hudson, trois cent quatorze lieues. Moyennant le nouveau canal, il n'y aura plus que deux cent cinq lieues de Bolivar à Philadelphie, c'est-à-dire à la mer.

L'autre est le canal du Mahoning. Il partira d'Akron sur le canal d'Ohio, suivra la vallée du Petit-Cuya-

hoga, puis celle du Mahoning, l'un des affluents du Gros-Beaver, et enfin le Gros-Beaver lui-même jusqu'à l'Ohio. Ce canal aura à peu près trente-six lieues de long. D'Akron au fleuve Ohio, la distance sera de de quarante-six lieues et demie.

Le terrain peu accidenté du massif des États d'Ohio, d'Indiana et d'Illinois, ne se prête pas moins à l'exécution des chemins de fer qu'à celle des canaux. Les capitaux étant rares sur ce sol à peine défriché, il s'y est prséenté jusqu'à ce jour, en matière de travaux publics, peu de compagnies sérieuses. Toutefois, les compagnies financières qui ont précédé partout celles des canaux et chemins defer, commencent à y prospérer et à s'y asseoir; leur succès présage le développement des autres. A défaut des compagnies, les États sont là pour se charger des plus vastes entreprises. L'Américain de l'Ouest n'est pas moins entreprenant que celui de l'Est. En ce moment, je ne connais qu'un chemin de fer en construction au delà de l'Ohio, et il ne paraît pas que les travaux y soient poussés avec activité; c'est celui qui doit aller de Dayton sur le canal Miami, à Sandusky, sur la baie de ce nom dans le lac Érié. Il aura soixante et une lieues et demie. Beaucoup d'autres ont été projetés. La législature d'Indiana en fait étudier un qui traverserait cet État du Sud au Nord, depuis New-Albany, sur l'Ohio, vis-à-vis de Louisville, jusqu'au lac Michigan, en passant par Indianapolis (1).

(1) Voir la note 23 à la fin du volume.

Le canal de Rochester à Oléan (1) établira aussi une jonction entre la vallée du Mississipi et celle du Saint-Laurent.

Améliorations apportées au cours du Mississipi, de l'Ohio et du Saint-Laurent.

Aux travaux compris dans cette division se rattachent naturellement ceux qui ont été exécutés dans les lits des fleuves eux-mêmes.

Le Mississipi est, sous le rapport de la navigabilité, le beau idéal des fleuves. Depuis Saint-Louis jusqu'à la Nouvelle-Orléans, sur une distance de quatre cent cinquante lieues, il y a toute l'année de l'eau pour des bateaux à vapeur de trois cents tonneaux. Il roule ses eaux sales et boueuses dans un fossé toujours profond, malgré ses nombreux circuits, large communément de 800 à 1,000 mètres, quelquefois agrandi par des îlots plats et boisés. Le chenal y est libre de bancs de sable. Il offre cependant des dangers redoutables au marinier inexpérimenté : ce sont les arbres de dérive dont il a déjà été fait mention (2), et pour l'enlèvement desquels le gouvernement fédéral tient en activité deux bateaux à vapeur, *l'Héliopolis* et *l'Archimède*, d'une construction toute particulière, à l'aide desquels on les arrache et on les débite, à la scie, en tronçons inoffensifs.

Le capinaine Shréve, qui a le commandement de ces

(1) Voir plus haut, page 118.
(2) Lettre XXI.

bateaux à vapeur, et qui en a inventé le mécanisme, a été chargé aussi d'établir dans l'Ohio quelques barrages submersibles, à pierre perdue, qui y ont en effet élevé le niveau de l'eau, fort basse tous les ans pendant un long étiage. Il est actuellement occupé avec une flottille de bateaux à vapeur, à rouvrir le lit de la Rivière-Rouge, l'un des grands affluents du Mississipi (rive droite), que des radeaux de bois de dérive ont encombré sur une distance de près de soixante lieues.

A Louisville, l'Ohio, dont la pente est ordinairement fort douce, descendant de 7 mèt. 46 dans l'espace de 3,200 mètres, se trouve impraticable pour les bateaux à vapeur, excepté à l'époque des plus hautes eaux. Le canal de Louisville à Portland a été établi par une compagnie, pour tourner cette cataracte. Il a 3,200 mètres, et a coûté 4 millions. Il reçoit les plus grands bateaux à vapeur (1), moyennant un droit qui, pour l'*Henry-Clay*, est de 906 fr. 35 c.; et, pour l'*Uncle-Sam*, de 1,000 fr. 32 c. On a proposé au congrès de l'acheter et d'y rendre le passage gratuit. L'importance de la navigation de l'Ohio justifierait cette dépense.

Le Saint-Laurent diffère essentiellement du Mississipi. Au lieu d'eaux bourbeuses, il épanche des flots

(1) Il y a 15 mèt. 22 de largeur au plafond ; la largeur à la la ligne d'eau varie avec la hauteur de l'Ohio. A fleur de terre, le canal, qui est très-profond (12 mèt. 75), a 61 mèt. de large. Les écluses, au nombre de trois, ont 55 mèt. 40 sur 15 mèt. 22 *Le Mediterranean* est le seul de tous les bateaux à vapeur. de l'Ouest qui ne puisse pas y entrer.

d'un bleu invariablement limpide. Le Mississipi traverse un pays uniformément plat, inhabité et inhabitable, dont le sol n'est que du sable, ou plutôt, de la boue détrempée par les débordements du fleuve ; où l'on chercherait vainement une pierre grosse comme le poing ; où, toutes les cent lieues à peine, apparaît un monticule à l'abri des inondations, sur lequel des populations blêmes luttent sans succès contre les émanations pestilentielles des marais d'alentour : le Saint-Laurent sillonne une contrée accidentée, montagneuse, escarpée même, fertile dans les fonds, salubre partout, parsemée de florissants villages qui attirent de loin les regards du voyageur, avec leurs maisons blanchies à la chaux une fois l'an, et leurs églises à la française dont les clochers sont recouverts de fer-blanc. Le Mississipi, a, comme le Nil, son débordement annuel. Il en a même deux ; mais celui du printemps est de beaucoup le plus considérable. Le Saint-Laurent, grâce à l'immensité des lacs qui lui servent de réservoir et de régulateur, se tient toujours au même niveau ; les variations extrêmes y sont de 50 centimètres. Le Saint-Laurent, par la beauté de ses eaux, par leur volume prodigieux, par le pays qu'il arrose, par les groupes d'îles dont il est parsemé, doit être aux yeux d'un artiste le plus admirable fleuve de l'univers ; mais aux yeux d'un commerçant son mérite est moins qu'ordinaire. Sous ses eaux transparentes se cachent mal de nombreux écueils. La navigation y est interrompue par les cataractes du Niagara d'abord, et ensuite, depuis sa sortie du lac Ontario jusqu'à Montréal, par un

grand nombre de rapides, plans inclinés ou rochers. Il n'y a qu'un Indien ou un Français qui osent le descendre sans interruption sur leur pirogue, à partir du lac Ontario. Les plus forts bateaux à vapeur du monde échoueraient, sur quelques points, à le remonter.

L'esprit d'émulation qui s'est emparé de tous les États de l'Union américaine, s'est étendu, dans les possessions britanniques, à la population anglaise qui, laissant aux Français le bas du fleuve, s'est établie dans le Haut-Canada. Les habitants de cette province ont pensé que, si la chaîne interrompue par les cataractes et les rapides pouvait être renouée, une foule de produits agricoles qui s'écoulent vers le Mississipi ou vers les canaux de la Pensylvanie et de New-York, auraient un débouché plus commode par le Saint-Laurent, et que les étoffes et les quincailleries anglaises, en entrepôt à Montréal et à Québec, choisiraient de préférence la même route pour aller trouver les États de l'Ouest. Un premier canal (canal Welland) a donc été exécuté autour des chutes de Niagara, à l'effet de rétablir la communication entre le lac Érié et le lac Ontario. Il a onze lieues et un quart, sans compter huit lieues de rigoles navigables. Il est praticable pour les goëlettes de 100 à 120 tonneaux, qui font le commerce des lacs, et a coûté 11,000,000 fr., fournis presque en totalité par la province du Haut-Canada; le Bas-Canada et la Métropole y ont contribué pour une faible part.

Puis on a fait une étude du cours du fleuve, et l'on a reconnu que les passes impraticables à la remonte

pour les bateaux à vapeur tirant 2 mèt. 70 ou 3 mètres d'eau, ne formaient en tout que treize lieues, réparties, à peu près par portions égales, entre les deux provinces. Le Haut-Canada, qui compte à peine 250,000 habitants, sans villes importantes, sans capitaux, a fait tracer sur la plus grande échelle (1) les plans d'un canal latéral au fleuve, le long de chacun des rapides, et en ce moment il en exécute à ses frais la portion qui le regarde. Cet ouvrage sera navigable pour les bateaux à vapeur d'un tirant d'eau de 2 mèt. 70 et du port de 500 tonneaux. J'y ai vu les travaux en pleine activité sur une longueur de quatre lieues et demie, le long des rapides du Long-Saut, près Cornwall. On estime qu'il coûtera 1,500,000 à 1,600,000 fr. par lieue.

La population française du Bas-Canada, absorbée dans des querelles politiques dont on ne peut prévoir l'issue, néglige ses intérêts matériels pour poursuivre des intérêts chimériques de nationalité. Il n'a rien été décidé, quant à la prolongation, sur le territoire de cette province, des magnifiques travaux exécutés par celle bien moins riche du Haut-Canada.

(1) Les écluses auront 61 mèt. de long et 16 mèt. 70 de large ; le canal aura 42 mèt. 50 de large à la ligne d'eau et 3 mèt. d'eau. Les écluses du canal Calédonien ont 52 mèt. 40 de long et 12 mèt. 20 de large ; il a 57 mèt. de large et 6 mèt. 80 de profondeur. Le canal d'Amsterdam au Helder a 38 mèt. de large et 6 mèt. 20 de profondeur.

§ III.

Communication le long de l'Atlantique.

PREMIÈRE LIGNE.

Cabotage intérieur dans les baies et par les lagunes qui bordent la mer.

Si l'on examine le littoral des États-Unis depuis Boston jusqu'à la Floride, on reconnaît qu'il y a lieu à une navigation presque continue, courant, comme la côte, du Nord-Nord-Est au Sud-Sud-Ouest; au Nord, par les baies ou par le lit des fleuves; au Sud, par une série de lagunes allongées ou par les passes comprises entre la côte ferme et la ceinture d'îles basses, qui est jetée en avant du continent. Les isthmes qui existent entre les baies, les fleuves et les lagunes, sont constamment étroits, constamment déprimés.

De Providence (dix-sept lieues au sud de Boston) à New-York, on a la baie de Narragansett et le détroit de la Longue-Ile, faisant en tout soixante-douze lieues. De là, pour gagner la Delaware, on s'avance jusqu'au fond de la baie du Raritan, à New-Brunswick, et l'on trouve devant soi l'isthme qui compose l'État de New-Jersey; pays plat, d'environ 12 mètres d'élévation seulement, et large de quatorze à seize lieues. Cet isthme est aujourd'hui traversé par un beau canal (canal du Raritan à la Delaware) (1), praticable pour

(1) Il a 18 à 22 mèt. de large et 2 mèt. d'eau. Il est à deux chemins de hallage. Les écluses y sont bien construites et très-rapidement manœuvrées.

les caboteurs, long de dix-sept lieues, avec une rigole navigable de dix, tout récemment exécuté, en moins de trois ans, par une compagnie, moyennant une dépense de 12,000,000 fr., soit 706,000 fr. par lieue.

Cet ouvrage se termine à Bordentown, sur la Delaware. De là on descend jusqu'à Delaware-City, vingt-huit lieues et demie au-dessous de Bordentown, et seize lieues et demie au-dessous de Philadelphie. Là, l'isthme qui sépare la Delaware de la Chésapeake, est coupé par un canal, dont le point de partage n'est qu'à 3 mèt. 60 au-dessus de la mer; c'est le canal de la Delaware à la Chésapeake, exécuté comme le précédent, à l'usage des caboteurs, et dans les mêmes dimensions. Il a coûté extrêmement cher, près de quatorze millions. Sa longueur est de cinq lieues et demie, ce qui porte la lieue à 2,545,000 fr.

Une fois entré dans la Chésapeake, on peut la descendre jusqu'à Norfolk, environ quatre-vingts lieues. De là, pour communiquer avec les lagunes et les passes qui bordent la Caroline du Nord, la Caroline du Sud et la Géorgie, on a établi divers travaux dont le principal est le canal du *Dismal-Swamp*, long de huit lieues et un quart : c'est un canal à point de partage, dont le bief supérieur n'est qu'à cinq mètres au-dessus de la mer. Il est, comme les précédents, établi par les goëlettes du cabotage. Il a quatre lieues et demie de rigoles navigables et d'embranchements.

Les ouvrages faits pour continuer cette communication au delà des lagunes qui communiquent avec le

canal du *Dismal-Swamp*, n'ont pu être menés à bonne fin. Au midi de la Chésapeake, la ligne est donc fort incomplète. On va cependant de Charleston à Savannah en bateau à vapeur, par les lagunes et les détroits compris entre le continent et les îles basses où se cultive le fameux coton longue-soie.

DEUXIÈME LIGNE.

Communication du Nord au Sud par les métropoles du littoral.

Parallèlement à la précédente communication, qui est destinée aux marchandises encombrantes, il en existe une autre située un peu plus à l'intérieur, à l'usage des voyageurs et des marchandises précieuses, le long de laquelle la vapeur tend à devenir le moteur unique, soit par terre, soit par eau : par terre, au moyen des chemins de fer; par eau, à l'aide des *steam-boats*.

On va de Boston à Providence sur un chemin de fer de dix-sept lieues, qui a coûté 8,000,000 fr., ou, par lieue, 471,000 fr. De Providence à New-York, les bateaux à vapeur transportent les voyageurs en quinze à dix-huit heures. Il en existe même aujourd'hui qui font le trajet en douze heures (le *Lexington*). Pour passer de la baie de Narragansett dans le détroit de la Longue-Ile, il faut doubler un cap appelé Pointe-Judith, où la mer est habituellement houleuse. Afin de l'éviter on établit en ce moment un chemin de fer de vingt et

une lieues de long, qui longe la baie et le détroit, depuis Providence jusqu'à Stonington.

Un troisième chemin de fer, que l'on s'apprête à construire, et dont l'utilité n'est guère démontrée, (car, dans le détroit de la Longue-Ile, les bateaux à vapeur ont une vitesse de six lieues à l'heure) partirait d'un point situé sur la Longue-Ile, vis-à-vis de Stonington, et se prolongerait jusqu'à Brooklyn, en face de New-York. Il aurait trente-quatre lieues et demie.

On va de New-York à Philadelphie en se rendant d'abord, par eau, à South-Amboy, dans la baie du Raritan (onze lieues). Là commence un chemin de fer qui traverse l'isthme jusqu'à Bordentown, et longe ensuite la Delaware jusqu'à Camden, vis-à-vis de Philadelphie. Pendant l'été, les voyageurs s'arrêtent à Bordentown, et terminent le voyage en bateau à vapeur. Pendant l'hiver, la Delaware gèle ; c'est le temps où le chemin de fer sert sur toute son étendue à la foule qui va et vient entre la métropole commerciale et la métropole financière des États-Unis, entre l'entrepôt et la bourse de l'Union, entre le Nord et le Sud. Un bateau brise-glaces met alors, en quelques minutes, sur le quai de Philadelphie, les voyageurs descendus à Camden.

Ce chemin de fer a coûté 12,250,000 fr. Sa longueur est de vingt-quatre lieues et un quart; c'est par lieue 505,000 fr. Il n'y a qu'une voie de posée sur la majeure partie de sa longueur.

J'ai trouvé à Philadelphie beaucoup de personnes qui se souvenaient d'avoir mis deux longues journées,

quelquefois trois, pour aller à New-York. Aujourd'hui, c'est une affaire de sept heures, que l'on réduira bientôt à moins de six.

Deux chemins de fer se rattachant à un groupe différent, et qui sont, l'un livré à la circulation, l'autre à demi construit, compléteront, à quelques lieues près, une autre ligne, toute par terre, de New-York à Philadelphie. Le premier va de Philadelphie à Trenton sur la Delaware (dix lieues et demie); le second s'étendra bientôt de Jersey-City sur l'Hudson, vis-à-vis de New-York, à New-Brunswick (onze lieues et un quart). Si donc l'on posait des rails entre New-Brunswick et Trenton (onze lieues), sur la plaine parfaitement de niveau où s'élèvent ces deux villes, la communication entre Philadelphie et New-York serait complète; mais, jusqu'à présent, l'État de New-Jersey s'y est opposé, parce qu'il a vendu par une loi le monopole du transport entre Philadelphie et New-York à la compagnie d'Amboy à Camden, et qu'il en retire de gros profits, 160,000 fr. par an au moins.

De Philadelphie à Baltimore, on descend la baie en bateau à vapeur jusqu'à New-Castle. On traverse l'isthme sur un chemin de fer de six lieues et demie de long, qui se termine à French-Town, sur la baie de Chésapeake, ou l'on trouve un autre bateau à vapeur, qui dépose les voyageurs à Baltimore, huit à neuf heures après qu'ils ont quitté Philadelphie. Le chemin de fer de New-Castle à French-Town a coûté 2,130,000 fr., soit, par lieue, 328,000 fr.

La gelée suspendant la navigation, pendant une

portion de l'hiver, sur la Chésapeake et la Delaware, on a pensé qu'il serait utile d'avoir un chemin de fer continu de Philadelphie à Baltimore. Il en résulterait aussi une économie de temps, car la route actuelle est un peu sinueuse. Diverses compagnies se sont mises à exécuter les diverses parties d'un chemin de fer de Philadelphie à Baltimore, par Wilmington sur la Delaware, et Havre-de-Grâce, ville fondée jadis par les Français sur la Susquéhannah, près de son embouchure dans la Chésapeak. La distance totale ne sera que de trente-sept lieues et un quart, au lieu de quarante-six que l'on parcourt aujourd'hui. On ira de Baltimore à Philadelphie en cinq à six heures, au lieu de huit à neuf qu'il faut actuellement.

D'autres compagnies ont entrepris une ligne rivale, qui s'embrancherait sur le chemin de fer de Philadelphie à Columbia, près de Parksburg, à dix-huit lieues de Philadelphie, traverserait la Susquéhannah sur le pont de Port-Déposit, deux lieues au-dessus de Havre-de-Grâce. De Havre-de-Grâce à Parksburg, la distance serait de treize lieues et un quart. Cette ligne aurait sept lieues et un quart de plus que la précédente. Elle aurait aussi l'inconvénient d'obliger les voyageurs a passer sur le plan incliné par lequel le chemin de fer de Columbia descend au niveau de Philadelphie, et pour lequel les Philadelphiens, plus soucieux de leur vie que le reste des Américains, éprouvent une répugnance qui tient de l'horreur (1).

(1) Cette aversion des Philadelphiens a donné naissance à

Pour continuer de Baltimore au Sud, plusieurs voies se présentent; on peut prendre le bateau à vapeur de Norfolk, qui en dix-huit ou vingt heures, franchit les quatre-vingts lieues de la Chésapeake; de Norfolk, un autre bateau à vapeur remonte plus rapidement encore le James-River jusqu'à Richmond; le voyage, de cinquante-cinq lieues environ, s'accomplit en dix heures. On peut aller plus directement de Norfolk au Sud par un chemin de fer dirigé sur Weldon, aux bords du Roanoke, qui aura trente et une lieues, et dont plus des deux tiers sont déjà livrés à la circulation.

On peut aussi aller de Baltimore à Washington par un embranchement du chemin de fer de Baltimore à l'Ohio. De Washington, par le Potomac, on gagne, en bateau à vapeur, un petit village distant de Frédéricksburg de six lieues. De là, un chemin de fer, dont la construction est en pleine activité, s'étendra incessamment jusqu'à Richmond. Il aura vingt-trois lieues trois quarts, et ne coûtera guère que 140,000 fr. par lieue, avec son matériel et ses magasins. De Pétersburg, à huit lieues et demie de Richmond, part un chemin de fer de vingt-quatre lieues, qui atteint le

un projet de chemin de fer (*West-Philadelphia Railroad*) qui tournerait le plan incliné et irait rejoindre le chemin de Columbia à une distance de quatre lieues environ de Philadelphie. La pente du plan incliné serait répartie sur tout l'intervalle, ce qui produirait une inclinaison moyenne d'environ 1 pour 100; dont l'expérience a démontré qu'il n'y avait pas lieu à s'effrayer.

Roanoke à Blakely près de Weldon, et qui s'étend même quelques lieues plus loin, par l'embranchement de Belfield. La lacune entre Richmond et Pétersburg ne tardera pas à être remplie.

Le chemin de fer de Pétersburg, plus court que la route de poste, suit à peu près l'un des anciens sentiers des Indiens, circonstance étrange que m'a rapportée l'habile ingénieur qui l'a construit, M. Robinson. Il se déroule presque constamment au niveau du sol, sans terrassements, à travers les plaines sablonneuses, incultes et entrecoupées de flaques d'eau stagnante, dont la mer est uniformément bordée depuis la Chésapeake jusqu'à la pointe de la Floride, et que la fièvre désole tous les étés (1). C'est le pays le mieux disposé du monde pour des chemins à ornières, je ne dis pas chemins de fer, car, là particulièrement, on les construit presque entièrement en bois. Sa surface est naturellement nivelée ; son fond sablonneux offre une excellente base à la charpente sur laquelle reposent les rails. Les forêts, vierges encore, de pins et de chênes, dont il est recouvert, présentent à qui veut en prendre, et en quantité inépuisable, les matériaux

(1) Il est assez curieux que cette fièvre soit surtout redoutable hors des centres de population et après le coucher du soleil. Aux environs de Charleston, tout blanc qui passe une nuit à la campagne est à peu près certain de prendre la fièvre. On y est peu ou point exposé en restant à la ville. Cette maladie diffère complétement à cet égard de la fièvre jaune, qui ne se prend ordinairement que là où la population est agglomérée ; quand la Nouvelle-Orléans est infestée, à un quart de lieue de là on ne court aucun danger.

essentiels à la construction d'un *railroad*. Mais si le sol est parfaitement en mesure, l'homme ne l'est pas aussi bien. Dans ces régions pauvres, les populations sont fort clair-semées ; il n'y a que de petits villages çà et là sur les bords des ruisseaux. Les grands centres, dans lesquels seuls on peut trouver des capitaux, n'y existent pas. L'intervention des capitalistes du Nord y est donc indispensable. L'argent de Philadelphie a été pour une bonne part dans l'établissement des chemins de fer de Pétersburg au Roanoke et de Richmond à Frédéricksburg. Sans lui, jamais la ligne du Nord au Sud ne pourra traverser l'État de la Caroline du Nord, qui est l'indigent de la Confédération, et rejoindre les travaux achevés ou projetés dans la Caroline du Sud et la Géorgie.

Il existe donc une énorme lacune de cent trente lieues, depuis le Roanoke jusqu'à Charleston, métropole de la Caroline du Sud, ou, au moins, de cent dix lieues jusqu'à Columbia (1), capitale du même État. De Charleston part un chemin de fer de cinquante-quatre lieues trois quarts, qui traverse la zone inculte et fiévreuse des sables et des forêts de pins, pour atteindre la région cotonnière. Il se termine à Hambourg sur la rivière Savannah, vis-à-vis d'Augusta (Géorgie), qui est le plus grand marché intérieur des cotons. Y compris un matériel considérable, il coûte moins de 120,000 fr. par lieue. Il a cela de particu-

(1) Il sera facile d'établir un embranchement de Columbia au chemin de fer de Charleston à Augusta ; il a été étudié.

lier, que, toutes les fois qu'il a fallu l'élever au-dessus du sol, au lieu d'entasser des remblais, on a eu recours à une charpente. Ce chemin, ainsi perché sur des échasses, à des hauteurs de cinq et sept mètres, laisse certainement à désirer sous le rapport de la sécurité publique; mais il fallait le faire et le terminer avec un capital très-borné, et on y a réussi. Les recettes sont déjà assez considérables pour permettre de substituer successivement à de frêles étais, l'appui plus solide de terres transportées.

Une autre circonstance, plus remarquable encore, c'est qu'il a été construit dans tous ses détails par des noirs presque tous esclaves.

Ce chemin de fer fut entrepris pour faire dériver vers le marché de Charleston une partie des cotons qui descendaient la rivière Savannah, et qui alimentaient le marché de la ville de ce nom. Il a pleinement rempli l'attente de ses fondateurs.

D'Augusta part un autre chemin (*Georgia Railroad*) tout récemment commencé, qui traversera, en se dirigeant sur Athènes, quelques-uns des districts les plus fertiles en coton; il doit avoir quarante-six lieues. Pour continuer la ligne du Nord au Sud, ou de Boston à la Nouvelle-Orléans, il faudrait que ce chemin de fer fût prolongé dans la direction de Montgomery (Alabama). A Montgomery, l'on s'embarque sur les bateaux à vapeur de la rivière Alabama, qui transportent les voyageurs et les cotons à Mobile. Entre Mobile et la Nouvelle-Orléans, il existe un service *régulier* de bateaux à vapeur par la baie de Mobile, la

baie de Pascagoula, le lac Borgne et le lac Pontchartrain. Les deux dernières lieues, du lac Pontchartrain à la Nouvelle-Orléans, se font en un quart d'heure, sur un chemin de fer que la législature de la Louisiane, dans son mauvais français, appelle *chemin à coulisses*.

Tel est, avec ses lacunes, la ligne du Nord au Sud, la plus avancée aujourd'hui. Elle ne restera pas la seule; à mesure que la civilisation se raffermira du côté de l'Ouest et que les capitaux s'y multiplieront, de nouvelles lignes seront créées, s'écartant de plus en plus du littoral.

Le chemin de fer de Baltimore à l'Ohio, qui, en réalité, n'est qu'un chemin de fer de Baltimore à la jonction du Potomac et du Shénondoah, se lie, par son extrémité occidentale, à Harper's Ferry, avec un chemin de fer presque terminé aujourd'hui, qui va treize lieues plus loin, à Winchester, en suivant le fond de l'un de ces sillons longitudinaux, qui séparent les crêtes successives des Alléghanys, d'un bout de la chaîne à l'autre. Celui de ces sillons où est situé Winchester, est l'un des plus réguliers et aussi l'un des plus fertiles. Il est célèbre sous le nom de *Vallée* de Virginie. Ainsi, quoique le chemin de fer de Winchester n'ait été établi que pour rapprocher du marché de Baltimore les produits agricoles de Winchester et des environs, il pourrait bien devenir un jour la tête d'une grande communication du Nord au Sud par la *Vallée*. Un chemin de fer est déjà autorisé dans cette direction, de Winchester à Staunton, sur une longueur de trente-sept lieues environ.

Une autre ligne du Sud au Nord, destinée peut-être à venir s'embrancher avec celle qui partirait du Nord en suivant la Vallée de Virginie, a été projetée à la Nouvelle-Orléans, autorisée par la législature de la Louisiane, et ne peut manquer de l'être par celles des autres États qu'elle traverserait. Il s'agit d'un chemin de fer de plus de deux cents lieues, qui remonterait de la Nouvelle-Orléans, vers le Nord, jusqu'à Nashville, capitale de l'État de Tennessée. On assure que les mesures sont prises pour que les travaux soient ouverts dans quelques mois. Ce chemin de fer ne prétend à rien moins qu'à faire concurrence à la magnifique ligne fluviale du Misssissipi et de l'Ohio, pour le transport des voyageurs et des balles de coton.

§ IV.

Communications qui rayonnent autour des métropoles.

PREMIER CENTRE.

Boston.

De Boston partent aujourd'hui trois chemins de fer, dont le premier, long de dix lieues et un quart, se dirige sur la ville manufacturière de Lowell, devenue ainsi un faubourg de Boston; et le second, long de dix-sept lieues trois quarts, sur Worcester, centre d'un canton agricole. Le premier a coûté 780,000 fr., ...xième 450,000 fr. par lieue. Le troisième est

le chemin de Boston à Providence, déjà cité comme l'un des anneaux de la grande chaîne entre le Nord et le Sud.

Le chemin de fer de Boston à Lowell fait concurrence au canal de Middlesex. Celui de Boston à Worcester est destiné à être prolongé jusqu'au fleuve Hudson. On le terminerait vis-à-vis d'Albany ; il se lierait aussi à un chemin de fer de treize lieues qui va être construit entre West-Stockbridge et la ville d'Hudson, située sur le fleuve, douze lieues au-dessous d'Albany. Il deviendrait, pour Boston, un chemin de fer de l'Ouest (*Western Railroad*) ; c'est en effet le nom que l'on donne au prolongement. Une compagnie est autorisée à exécuter la portion comprise entre Worcester et Springfield, qui aura vingt et une lieues et demie (1). Le trajet total de Boston à Albany serait d'environ soixante-cinq lieues.

Un autre chemin de fer (*Eastern Railroad*), de treize lieues et demie, va être incessamment établi par Lynn, célèbre par ses fabriques de souliers, Salem, petite ville qui fait un grand commerce avec la Bhine, et par Beverley, Ispwich et Newbury-Port, vers Portland, capitale du Maine, et l'extrémité nord de l'Union.

DEUXIÈME CENTRE.

New-York.

Autour de New-York on compte, 1° le chemin de

(1) Voir la note 24 à la fin du volume.

fer, de six lieues et demie, qui va à Paterson, ville très-manufacturière, bâtie aux chutes de la Pasaïc; 2° celui de New-Brunswick, dont il a été déjà question, qui dessert divers points intéressants, entre autres Newark, et amène sur les marchés de New-York les provisions d'une portion du New-Jersey; 3° le petit chemin de Harlaëm, à peu près exclusivement à l'usage des promeneurs; 4° celui de Brooklyn à Jamaïca (cinq lieues), sur la Longue-Ile, destiné, soit aux voyages d'agrément, soit à l'approvisionnement de New-York.

TROISIÈME CENTRE.

Philadelphie.

Il y a autour de Philadelphie, indépendamment des deux grands chemins de fer de Columbia et d'Amboy à Camden, mentionnés plus haut : 1° celui de Trenton; 2° celui de Norristown et Germantown, destiné aux promeneurs et à desservir quelques manufactures, entre autres celles de Manayunk; il a six lieues et un quart de long; 3° celui de Westchester, qui est un embranchement de trois lieues et demie au *Columbia Railroad*, et qui sert à approvisionner les marchés de la ville.

Il y a en outre dans la ville même, entre ses divers quartiers, quelques chemins de fer posés au niveau des rues, notamment dans *Broad-Street* et *Willow-Street*, sur lesquels on n'emploie d'autre force motrice que celle des chevaux.

QUATRIÈME CENTRE.

Baltimore.

Outre le chemin de Baltimore à l'Ohio et l'embranchement de Washington, Baltimore va avoir un chemin de fer dirigé sur la Susquéhannah, vis-à-vis de Columbia, par York, dont la longueur sera de vingt-quatre lieues.

L'objet de ce chemin est de disputer à Philadelphie le commerce de la vallée de la Susquéhannah. Le canal de la Pensylvanie, avec ses ramifications nombreuses, est une canalisation complète, en amont de Columbia, de ce fleuve et de ses affluents. Au-dessous de Columbia, la Susquéhannah présente des rapides et des écueils qui y rendent la navigation impossible, excepté à la descente pendant les grandes crues. Les négociants de Philadelphie, craignant que tous les travaux exécutés à grands frais par la Pensylvanie ne tournassent bien moins à leur profit qu'à celui des Baltimoriens, ainsi que ceux-ci s'en vantaient hautement, se sont longtemps opposés, soit à ce qu'on achevât la canalisation de la Susquéhannah, de Columbia à l'embouchure, soit à ce que l'on autorisât le passage en Pensylvanie d'un chemin de fer de Baltimore à Columbia. Leur opposition a pourtant été vaincue. Le canal et le chemin de fer ont été concédés sur le sol pensylvanien, autant que besoin serait. La compagnie du chemin de fer, à qui l'État de Maryland vient de prêter une somme d'environ 6,000,000 francs, pousse vivement ses travaux.

CINQUIÈME CENTRE.

Charleston.

Il a été fait quelques petits canaux pour faciliter les abords de Charleston par l'intérieur des terres. Ce sont des ouvrages en mauvais état et sans importance.

SIXIÈME CENTRE.

Nouvelle-Orléans.

Autour de la Nouvelle-Orléans, on compte, indépendamment du petit chemin de fer de deux lieues, qui va du Mississipi au lac Pontchartrain, celui de Carrolton qui, lorsqu'il sera achevé, sera un peu plus long, et deux petits canaux qui vont de la ville au lac. Il a été exécuté aussi quelques coupures entre les lagunes et dans les marécages du bas Mississipi. Ces canaux, creusés dans la boue, ont présenté d'assez graves difficultés d'exécution. Ils n'offrent d'intérêt ni par leur étendue, ni par leurs résultats.

SEPTIÈME CENTRE.

Saratoga.

Les eaux de Saratoga, dans l'État de New-York, reçoivent, pendant deux ou trois mois de l'été, un nombre immense de visiteurs qui s'y succèdent par essaims. Il n'y a pas de bourgeois un peu aisé à Phi-

ladelphie, à New-York et à Baltimore, qui ne se croie obligé d'y venir avec sa femme et ses filles passer vingt-quatre ou quarante-huit heures au milieu de la cohue endimanchée qui encombre les hôtels, et visiter le champ de bataille où capitula l'armée anglaise aux ordres du général Burgoyne. Il existe en ce moment deux chemins de fer qui mènent à Saratoga ; l'un, de huit lieues et demie, qui s'embranche près de Schénectady sur celui de Schénectady à Albany ; l'autre, de neuf lieues trois quarts, qui part de Troy sur l'Hudson. Lorsque la saison est passée, ils servent à transporter à l'Hudson des bois de construction et de chauffage.

§ V.

Travaux établis autour des mines de charbon.

Les mines de charbon bitumineux du comté de Chesterfield, près de Richmond, en Virginie, sont liées au James-River par un petit chemin de fer praticable pour les chevaux seulement, qui a cinq lieues et un quart de long, et a coûté 200,000 fr. par lieue, matériel compris. Une fois rendus au fleuve, les charbons sont distribués sur tout le littoral, en concurrence avec les houilles bitumineuses d'Angleterre et de la Nouvelle-Écosse.

Les gîtes d'anthracite de Pensylvanie ont donné lieu à une masse de travaux beaucoup plus considérable.

Aujourd'hui, tout le long du littoral, on n'emploie

plus guère d'autre combustible, pour les usages domestiques et pour les manufactures, que l'anthracite qui existe exclusivement dans un district assez borné de la Pensylvanie, parmi les montagnes situées entre la Susquéhannah et la Delaware. Il dégage une chaleur plus vive et plus soutenue que celle du bois, qui d'ailleurs devenait cher, et convient mieux aux hivers rigoureux que l'on rencontre en Amérique par la latitude de Naples. Il l'emporte de beaucoup sur la houille bitumineuse, qui est presque la seule connue chez nous. Il brûle sans fumée ; il est beaucoup plus propre qu'elle, il ne graisse pas les tentures et ne noircit pas les tapis. Rien n'est plus aisé que d'entretenir un feu d'anthracite ; un foyer chargé deux ou trois fois par vingt-quatre heures ne s'éteint jamais, même pendant la nuit. Les domestiques, dont il épargne le travail, le préfèrent ; et, en cette matière comme en plusieurs autres, aux États-Unis, leur avis est plus puissant que celui des maîtres. Son seul inconvénient est de répandre quelquefois une légère odeur sulfureuse. On s'en sert aussi avec succès sous les chaudières, et l'on commence même à le substituer au bois sur les bateaux à vapeur.

L'extraction d'anthracite est donc considérable. Divers canaux et chemins de fer ont été exécutés ou s'exécutent pour le conduire des mines aux centres de consommation.

Les lignes principales établies ou s'établissant pour desservir ces mines sont :

1° Le canal du Schuylkill, qui mène à Philadelphie

les produits des mines voisines des sources du Schuylkill. Son développement, de Philadelphie à Port-Carbon, où il commence, est de quarante-trois lieues et demie. Il a coûté en tout, avec des écluses doubles le plus souvent, 16,000,000 fr., soit 372,000 fr. par lieue. Il donne 20 à 25 p. 0/0 de revenu net, et transporte 400,000 tonnes par an.

2° Le canal du Lehigh, qui amène à la Delaware les produits des mines situées aux sources du Lehigh. Il a dix-sept lieues et demie de long et a coûté 8,300,000 fr., ou par lieue 474,000 fr.

3° Le canal latéral à la Delaware; il part d'Easton, au confluent du Lehigh, et se termine à Bristol, à la tête de la navigation maritime. Il conduit à Philadelphie les charbons qui ont descendu le canal du Lehigh. Il a vingt-quatre lieues de long, et a coûté 7,600,000 fr., ou 316,000 fr. par lieue.

Cet ouvrage a été exécuté par l'État de Pensylvanie. Il a été compté plus haut parmi les travaux de cet État.

4° Le canal Morris, qui part du même point d'Easton et doit se terminer à Jersey-City, vis-à-vis de New-York. Il sert à approvisionner le marché de New-York des charbons du Lehigh. Il se distingue en ce que la majeure partie des pentes y est rachetée, non comme à l'ordinaire par des écluses, mais par des plans inclinés, dont le plus considérable a une élévation de $30^{m},50$, et dont la manœuvre est très-simple. L'ouvrage a quarante-huit lieues et demie, non compris deux lieues qui restent à faire du côté de Jersey-City. Il coûte

226,000 fr. par lieue, environ 11,000,000 fr. en tout.

5° Le canal de l'Hudson à la Delaware qui mène dans la baie de Rondout, sur l'Hudson, près de Kingston, trente-six lieues au-dessus de New-York, l'anthracite des mines voisines de la haute Delaware. Ce charbon, arrivé des montagnes à Honesdale par un chemin de fer de six lieues et demie, entre là dans le canal, qui a quarante-trois lieues. Le chemin de fer a coûté 1,600,000 fr., ou 250,000 fr. par lieue, avec son matériel. Le canal a coûté 12,600,000 fr., ou 293,000 fr. par lieue.

6° Le chemin de fer de Pottsville à Sunbury, qui doit conduire au Schuylkill canalisé les produits des mines situées dans le massif des montagnes, entre la Susquéhannah et les sources du Schuylkill. Il est remarquable par des plans inclinés d'une extrême hardiesse; la pente de quelques-uns est de 25 et de 33 p. 0/0; ils sont desservis par des moyens ingénieux et économiques. La longueur de ce chemin est de dix-sept lieues trois quarts. Il coûtera environ 6,000,000 fr., soit 338,000 fr. par lieue (1).

7° Le chemin de fer de Philadelphie à Reading, aujourd'hui en construction, qui fera concurrence à la canalisation du Schuylkill. Il aura vingt-deux lieues trois quarts, et coûtera, avec le matériel, 350,000 fr. par lieue environ. On se propose de le prolonger jusqu'à Pottsville ; la distance de Pottsville à Reading

(1) Ce chemin de fer n'aboutit pas directement à Pottsville; il s'embranche, à une lieue environ de cette ville, sur le *Mount Carbon Railroad*.

est de quatorze lieues. On aurait alors un chemin de fer continu de cinquante-cinq lieues, entre Philadelphie et le centre de la vallée de la Susquéhannah.

Outre ces sept grandes lignes, diverses compagnies des mines ont établi une multitude d'autres chemins de fer de moindre importance, qui viennent s'y embrancher. Il en avait été créé, à la fin de 1834, soixante-six lieues au prix de 6,000,000 fr., ce qui, joint aux deux cent vingt-trois lieues, et aux 71,300,000 francs des sept communications précédentes, donne un total de deux cent quatre-vingt-neuf lieues, et de 77,300,000 fr.; et, déduction faite du canal latéral à la Delaware, que j'ai déjà porté en ligne de compte, deux cent soixante-cinq lieues, et 69,700,000 fr.

La masse de tous les travaux que je viens d'énumérer, en ne comptant que ceux qui sont maintenant terminés ou en cours actif d'exécution, forme un total de douze cent dix lieues de canaux et de sept cent trente-deux lieues de chemins de fer, ayant coûté en tout 600 millions. Si l'on y ajoute divers travaux isolés, tels que le chemin de fer d'Ithaca à Owégo (New-York), qui est achevé ; ceux de Lexington à Louisville et de Tuscumbia à Décatur (Alabama), et divers travaux de canalisation dans la Nouvelle-Angleterre, en Géorgie, en Pensylvanie, etc., on arrive à un total définitif de treize cent vingt et une lieues de canaux et de huit cent deux lieues de chemins de fer, et à une dépense de 467 millions (1).

(1) Voir la note 25 à la fin du volume.

Ainsi l'impulsion est donnée ; le mouvement va toujours s'accélérant ; le territoire se perce de toutes parts. Si je voulais citer tous les chemins de fer qui s'étudient maintenant, qui sont autorisés ou vont l'être par les législatures, pour lesquels des souscriptions ont été remplies ou vont s'ouvrir, il me faudrait nommer toutes les villes de l'Union. Une ville de dix mille âmes qui n'a pas son chemin de fer se regarde elle-même avec ce sentiment de honte qu'éprouvèrent nos premiers parents dans le paradis terrestre, lorsque, après avoir goûté le fruit de l'arbre de la science, ils s'aperçurent qu'ils étaient nus.

Je n'ai parlé ici que des voies de communication perfectionnées, canaux et chemins de fer, et non des routes ordinaires. Si j'avais eu à exposer ce qui a été fait sous cet autre rapport, j'aurais cité avant tout la grande entreprise de la *Route Nationale*, appelée aussi *Route Cumberland*, qui, partant de Washington ou plutôt de Cumberland sur le Potomac, va rejoindre l'Ohio à Wheeling, et s'étend de là vers l'Ouest, à travers le cœur des États d'Ohio, d'Indiana, d'Illinois, jusqu'au Mississipi. Elle a été tout entière établie aux frais de la fédération. Il y a été alloué jusqu'à présent vingt-huit millions et demi. Commencée dès 1806, elle est actuellement à peu près finie jusqu'à Vandalia dans l'Illinois. Une contestation survenue entre les deux États d'Illinois et du Missouri a fait ajourner les travaux au delà de cette ville. De Washington à Vandalia, il y a 325 lieues, et 270 de Cumberland à Vandalia. La doctrine de l'intervention du gouvernement fédéral

dans les travaux publics (1) ayant le dessous depuis l'avénement du général Jackson à la présidence, le congrès a offert la propriété de la Route Nationale aux États particuliers dont elle traverse le territoire. Ils l'acceptent à condition qu'elle sera préalablement mise dans un parfait état d'entretien.

Divers États ont aussi fait des dépenses considérables pour l'amélioration de leurs routes. La Caroline du Sud, par exemple, a consacré à cet usage une somme de six à huit millions.

Les travaux publics des États-Unis sont généralement exécutés avec économie; les prix que j'ai cités l'attestent, car ils sont moins élevés que ceux d'Europe, quoique la main-d'œuvre coûte ici deux à trois fois plus cher que sur le vieux continent. Les canaux entrepris par les États sont pourtant passablement construits. Leurs dimensions, moindres que celles des nôtres, sont plus grandes que celles des canaux anglais; les écluses y sont presque toujours en pierres de taille (2). Les ponts, ponceaux et aqueducs sont habituellement en bois, sur piles et culées en maçonnerie

(1) On conteste au gouvernement fédéral le droit d'intervenir dans les travaux publics, non parce que c'est un gouvernement, mais parce que l'on prétend que la constitution ne lui a pas formellement reconnu ce droit. Dans les États particuliers, la doctrine de l'intervention du gouvernement local dans les travaux publics ne fait pas question.

(2) Sur plusieurs canaux construits par des compagnies, et sur quelques-uns de ceux des États, les écluses sont moitié en pierres, moitié en bois. Ces écluses mixtes (*composite locks*) sont économiques, d'un entretien aisé, et pourraient être

commune. Les barrages des rivières sont constamment en bois.

Les chemins de fer des États, ceux de Pensylvanie surtout, ont été établis à grands frais. Ils sont à double voie, avec des ponts en maçonnerie et quelques souterrains. Leurs rails sont entièrement en fer, reposant sur des dés en pierre. La compagnie du chemin de fer de Lowell a voulu, elle aussi, que son ouvrage fût construit de la manière la plus permanente. Elle a déployé un luxe de granit, que je crois superflu, sinon nuisible. Le chemin de fer de Baltimore à l'Ohio est aussi à deux voies. Sauf une courte distance, il est sur bois. Dans les États du Nord, et près des grandes villes, la plupart des *railroads* ont un rail tout en fer et des terrassements préparés pour deux voies, avec une seule voie posée. Tels sont les chemins de fer de Boston à Worcester et à Providence, d'Amboy à Camden. Tel sera celui de Philadelphie à Reading; mais ils reposent sur des traverses en bois, ce qui, indépendamment du bon marché, présente beaucoup d'avantages sous le rapport de la conservation du matériel et de la douceur des mouvements, et aussi pour la rapidité des réparations. Dans le Nord, les chemins de fer destinés à une moindre circulation ou éloignés des grandes villes, et en général tous ceux du Sud, sont à une seule voie sans préparation pour une seconde, et ont pour rails des pièces de bois longitudinales, recouvertes

avantageusement employées ailleurs. Il existe beaucoup d'écluses entièrement en bois.

d'une bande de fer de cinq centimètres de large sur quinze millimètres d'épaisseur.

Sur presque tous les chemins de fer américains, il existe des pentes plus fortes que celles qu'en Europe l'on est disposé à fixer comme *maximum*. Une pente de 35 pieds par mille anglais (à peu près sept millimètres par mètre) paraît modérée aux ingénieurs américains. Une pente de cinquante pieds (près de dix millimètres par mètre) ne les effraye point (1). L'expérience a démontré qu'en effet ces inclinaisons, dont la dernière est double du *maximum* des ponts et chaussées (cinq millimètres par mètre), n'offrent aucun danger pour la sécurité publique. Il est vrai qu'elles diminuent la vitesse, à moins que l'on n'ait recours sur quelques points à une locomotive de renfort, et qu'elles augmentent les frais de traction; mais les Américains estiment que ces inconvénients sont plus que compensés par la réduction des dépenses de premier établissement. Les courbes y sont aussi plus roides; sur le chemin de fer de Baltimore à l'Ohio, où cependant le service est fait par des locomotives, il y en a plusieurs dont le rayon est de 120 à 150 mètres; en conséquence

(1) Je ne parle pas ici des plans inclinés usités dans les chemins de fer des montagnes, qui sont plus hardis que les *montagnes russes* les plus rapides. Dès que l'on voulait faire passer un chemin de fer dans ces lieux escarpés, il était fort difficile d'éviter de grandes pentes. Il y a, d'ailleurs, sous le rapport des frais de traction, beaucoup plus d'avantage, en pareil cas, à construire une série de plans inclinés, raccordés par des portions de chemin à peu près de niveau, qu'à distribuer la pente uniformément sur tout le parcours.

l'on ne se meut sur cette ligne qu'avec une vitesse moyenne de quatre et demie à cinq lieues à l'heure; c'est deux fois moins qu'à Liverpool, mais c'est deux fois et demie plus qu'en diligence sur une route ordinaire. En général, pourtant, les ingénieurs américains font tous leurs efforts pour éviter les courbes de moins de 300 mètres de rayon. En France, les ponts et chaussées, dans leurs études des grandes lignes, se sont imposé le *minimum* de 800 mètres.

Il y a cependant des chemins de fer américains où l'on a renchéri encore sur les prescriptions de la science européenne. Sur le chemin de fer de Boston à Lowell, le rayon *minimum* est de 914 mètres, et le *maximum* des pentes de moins de 2 millimètres. Sur celui de Boston à Providence, il n'y a pas de rayon de moins de 1,800 mètres.

La vitesse en usage sur les chemins de fer américains est tout aussi variable que leur mode de construction, et que leurs conditions d'inclinaison et de contournement. Sur le chemin de fer de Boston à Lowell, on voyage à très-peu près à raison de dix lieues à l'heure; c'est à raison de huit sur ceux de Boston à Providence et à Worcester. Sur le chemin de fer d'Amboy à Camden, la vitesse moyenne a été réduite à six lieues; elle n'est que de cinq à cinq et demie sur celui de Charleston à Augusta; j'ai dit qu'elle était moindre encore sur celui de Baltimore à l'Ohio.

Une des plus grandes économies obtenues ici dans la construction des chemins de fer résulte de l'emploi du bois dans l'établissement des ponts et ponceaux.

Les Américains sont maîtres passés en fait de ponts de bois. Les ponts si vantés de la Suisse ne sont, en comparaison des leurs, que de lourdes et grossières charpentes. Les ponts américains ont des arches ou travées de 35 à 70 mètres (1); et ils sont non moins curieux pas leur bas prix que par leur hardiesse. Celui de Columbia, sur la Susquéhannah, a 2,000 mètres de long, et coûte, tout compris, 700,000 fr.; il a double voie pour les voitures et charrettes, double trottoir pour les piétons, et il est couvert. En général, un pont à double voie et couvert coûte pour la *superstructure*, c'est-à-dire non compris la maçonnerie des piles, 200 à 350 fr. le mètre courant, selon les localités et la confection du travail, soit 40,000 à 70,000 fr. pour un pont de 200 mètres, qui chez nous serait construit en pierre de taille, et reviendrait à 1,200,000 fr. ou 1,500,000 fr. au moins. La maçonnerie est ordinairement faite en moellon ou en pierre de taille à peine dégrossie, et, dès lors, est très-peu chère. Trois systèmes de charpente dominent pour les ponts : l'un est dû au charpentier Burr; le second au colonel Long; le troisième, qui est le plus neuf, le plus intéressant et le plus convenable pour les chemins de fer, en raison de sa fixité, à M. Ithiel Town. Ils sont tous remarquables en ce qu'ils n'exigent presque pas de fer. On rencontre pourtant sur les chemins de fer des États-Unis quelques ponts en pierre

(1) Le pont du Schuylkill, à Philadelphie, a 92 mèt. 75 de portée en une seule arche.

de taille. Tel est celui du Patapsco (*Thomas Viaduct*) sur le chemin de Baltimore à Washington, tout en beau granit, long de 214 mèt., et qui n'a coûté que 650,000 fr., quoiqu'il soit à deux voies et élevé de 20 mètres.

La plus grande difficulté que les Américains aient rencontrée dans l'exécution des voies de communication, n'a peut-être pas été de se procurer les capitaux nécessaires, mais bien de trouver des hommes en état de diriger les travaux. Sous ce rapport encore, l'État de New-York a rendu à l'Union un service signalé. Les ingénieurs, qui s'étaient formés dans la construction du canal Érié, ont répandu partout les fruits de l'expérience qu'ils y avaient acquise. M. B. Wright, le plus distingué d'entre eux, et aujourd'hui encore le plus actif (1) des ingénieurs américains, malgré son grand âge, a pris part à la direction d'une incroyable quantité d'entreprises. Son nom est associé à l'établissement des canaux de la Chésapeake à l'Ohio,

(1) En ce moment, M. Wright, malgré ses soixante-cinq ans, dirige à la fois, personnellement, le chemin de fer de Harlaëm à New-York ; le grand chemin de fer de New-York au lac Érié ; la grande communication, par canal et par chemin de fer, du James-River au Kanawha (Virginie) ; les travaux du Saint-Laurent, dans le Haut-Canada, trois cents lieues plus au nord, et enfin le chemin de la Havane aux Guines, dans l'île de Cuba. Tous ces ouvrages réunis forment un développement total de trois cent quatre-vingt lieues. Les ingénieurs américains les plus distingués ont toujours plusieurs travaux à la fois sous leur direction, mais en moindre quantité. On conçoit qu'ils s'entourent, autant que possible, de collaborateurs instruits et intelligents qui font une grande partie de la besogne.

de la Delaware à la Chésapeake, de l'Hudson à la Delaware, de Virginie, du Saint-Laurent, et même du canal Welland, à ceux des chemins de fer de Harlaëm et de New-York au lac Érié. Depuis une dizaine d'années, les ingénieurs capables ont commencé à se multiplier aux États-Unis, et ont écrit sur le sol du pays la preuve de leur savoir. Le général Bernard n'y a pas peu contribué en apportant avec lui dans le nouveau monde, et en propageant par son exemple, les méthodes les plus avancées de l'art européen. M. M. Robinson, élève lui aussi de la science française, et qui excelle dans l'art d'établir à bon marché des ouvrages solides et de bonne apparence, a fourni les plans du *Portage Railroad*, et a construit les chemins de fer de Chesterfield, de Pétersburg au Roanoke, du Petit Schuylkill, de Winchester à Harper's Ferry. Il achève maintenant ceux de Pottsville à Sunbury, de Philadelphie à Reading, de Frédéricksburg à Richmond. Le major Mac Neill vient de finir le chemin de fer de Boston à Providence, et travaille à ceux de Stonington et de Baltimore à la Susquéhannah. M. D. Douglass, après avoir fait le canal Morris et le chemin de fer de Brooklyn à Jamaïca, prépare, pour la campagne prochaine, la mise en construction des *waterworks* de New-York. M. Fessenden, qui met la dernière main au *Worcester Railroad*, va être chargé du *Western* et de l'*Eastern Railroad*, à droite et à gauche de Boston. M. J. Knight, qui est le principal ingénieur du chemin de fer de Baltimore à l'Ohio, s'occupe des moyens de lui faire franchir les Alléghanys. M. Canvass White,

qui vient de mourir, avait contribué à la création du canal de Louisville à Portland, et avait tout récemment terminé le beau canal du Raritan à la Delaware. M. H. Allen a établi le chemin de fer de Charleston à Augusta. M. Jervis a exécuté celui de Carbondale à Honesdale, et dirige aujourd'hui une partie des grands travaux de canalisation de l'État de New-York.

Pour suppléer à la pénurie d'hommes de l'art, que l'esprit d'entreprise réclame en nombre toujours croissant, le gouvernement fédéral autorise les officiers du génie et les ingénieurs géographiques (*topographical engineers*) à entrer au service des compagnies. Il les emploie directement lui-même à faire des études et à rechercher des tracés, ou à construire des ouvrages pour son compte; de sorte que le général Gratiot, commandant en chef du génie, fait aussi l'office d'un directeur général des ponts et chaussées. Les colonels des géographes, Abert et Kearney, prennent une part active aux travaux du grand canal de la Chésapeake à l'Ohio, dont le gouvernement fédéral est le plus fort actionnaire. Le capitaine Turnbull dirige le canal de Georgetown à Alexandrie; le capitaine Delafield, les travaux de la Route-Nationale, et le capitaine Talcott, le perfectionnement de l'Hudson. Le colonel Long passe de tracé en tracé, et étudie tantôt la ligne de Savannah à Memphis, tantôt celle de Portland (Maine) à Québec et à Montréal. De leur côté, les architectes se font ingénieurs; ainsi, M. W. Strickland, de Philadelphie, et M. Latrobe, de Baltimore, dirigeront les travaux des nouveaux chemins qui vont s'établir entre

les deux villes ; et même de simples négociants prennent sur eux la responsabilité de vastes ouvrages, comme Jackson, de Boston, qui est de fait ingénieur en chef du chemin de fer de Lowell.

C'est un beau spectacle que celui d'un jeune peuple exécutant, dans le court espace d'une quinzaine d'années, une masse de communications dont les plus puissants empires de l'Europe, avec une population triple et quadruple, se fussent effrayés.

Ce que la prospérité publique y a gagné et continuera à y gagner est incalculable. La politique n'a pas moins à en attendre. Ces communications multipliées et rapides contribueront au maintien de l'Union, plus encore que la balance de la représentation nationale. Lorsque New-York ne sera plus qu'à six ou huit jours de la Nouvelle-Orléans, non-seulement pour une classe riche, voyageant suivant un mode privilégié (1), mais pour tout bourgeois, pour tout ouvrier, il n'y aura plus de séparation possible. Les grandes distances auront disparu, et ce colosse, dix fois plus vaste que la France, maintiendra son unité sans effort (2).

Il m'est impossible de ne point reporter ma pensée sur l'Europe, et de ne pas faire une comparaison peu favorable aux grandes monarchies qui la couvrent. Les partisans du principe monarchique soutiennent qu'il a tout autant de puissance pour le bonheur et la grandeur des peuples, et pour le progrès du genre hu-

(1) Voir la note 26 à la fin du volume.
(2) Voir la note 27 à la fin du volume.

main, que le principe d'indépendance et de *self government* qui domine de l'autre côté de l'Atlantique. Pour mon compte je suis tout porté à le croire. Il faut pourtant que l'on en administre des preuves matérielles, si l'on veut que la conviction opposée ne fasse plus de prosélytes. C'est par les fruits aujourd'hui que l'arbre doit se juger. Les gouvernements européens disposent des trésors et des bras de plus de 250 millions d'hommes, c'est-à-dire d'une population vingt fois plus grande que ne l'était celle des États-Unis lorsqu'ils ont commencé à exécuter leur système de communications. Le pays qui réclame leurs soins n'est pas quatre fois aussi étendu (1) que celui qui est actuellement couvert par les États et les territoires organisés. Les milliards qu'ils se procurent si aisément pour la guerre, c'est-à-dire pour détruire et pour tuer, ne leur manqueraient pas pour des entreprises créatrices. Ils n'ont qu'à vouloir, et toutes les nations européennes se confondront tellement d'intérêts, de pensées et de sentiments, seront tellement rapprochées et mêlées, que l'Europe tout entière sera comme une seule nation, et qu'une guerre européenne sera réputée sacrilége à l'égal d'une guerre civile. En ajournant plus longtemps ces utiles travaux, ne donneraient-ils pas raison à ceux qui prétendent que la cause des rois est inconciliable avec celle des nations ?

(1) En comptant tout le nord de l'Europe et tous les pays à l'ouest de l'Oural.

XXIII

LE TRAVAIL.

Lancaster (Pensylvanie), 20 juillet 1835.

Il n'y a de succès, il n'y a de bonheur que par la spécialité. Homme ou peuple, si vous voulez réussir, gardez-vous de prétendre à tout savoir et de tout entreprendre. La nature humaine est finie; limitez-vous comme elle dans vos désirs et dans vos efforts. Sachez vous contenter et vous contenir; c'est la loi de la sagesse.

Si ces préceptes sont justes, les Américains sont des gens au moins à demi sages, car ils les pratiquent au moins à demi. En général, l'Américain sait peu se contenter; sa notion de l'égalité, c'est de n'être l'inférieur de personne; mais il n'aspire à monter que suivant une ligne. Son moyen unique, comme son unique pensée, c'est la domination du monde matériel, c'est

l'industrie dans ses diverses branches; ce sont les affaires, c'est la spéculation, le travail, l'action.

A son unique objet tout pour lui se subordonne : l'éducation et la politique, la loi de la famille et celle de l'État. Tout, depuis la religion et la morale jusqu'aux usages domestiques et aux détails de la vie, tout, dans la société américaine, est combiné et ployé suivant la direction qui converge le mieux vers le but commun de chacun et de tous.

Si la règle générale souffre des exceptions, elles sont peu nombreuses et tiennent à deux causes : premièrement, la société américaine, si absorbée qu'elle soit dans sa spécialité, ne doit pas rester à jamais emprisonnée dans ce cercle, et contient déjà le germe des destinées, quelles qu'elles puissent être, qui lui sont réservées pour les siècles à venir; secondement, la nature humaine, quoique finie, n'est pas exclusive, et nulle force au monde ne saurait étouffer ses protestations contre l'exclusivisme des goûts, des institutions et des mœurs.

La spéculation et les affaires, le travail et l'action, voilà donc, sous diverses formes, la spécialité que les Américains ont choisie et à laquelle ils se vouent avec une ardeur qui tient de l'acharnement. C'était celle qu'ils devaient adopter, celle que leur avait assignée le doigt de la Providence, afin que la civilisation fût, dans le plus bref délai possible, mise en possession d'un continent.

Je ne puis sans douleur penser qu'il y eut un moment où la France semblait appelée à partager la

gloire de cette grande mission avec les deux peuples, entre lesquels Dieu l'a placée, aussi bien sous le rapport du caractère et des institutions que sous celui de la position géographique ; avec les Anglais et les Espagnols. Tandis que l'Espagne, alors reine du monde, envahissait l'Amérique du Sud et le vaste empire du Mexique, y civilisait, le sabre à la main, la population indienne, et y bâtissait des villes monumentales qui témoigneront de son génie et de sa puissance bien des siècles après que les déclamations de ses détracteurs seront tombées dans l'oubli, tandis que l'Angleterre peuplait de chétives colonies sur la plage aride de l'Amérique du Nord, la France explorait la gigantesque vallée du Père des eaux, et s'emparait du Saint-Laurent, près de qui notre Rhin, *tranquille et fier*, n'est qu'un ruisseau modeste; nous couronnions de fortifications le rocher à pic de Québec, nous bâtissions Montréal, nous fondions la Nouvelle-Orléans et Saint-Louis, et, çà et là, nous défrichions les riches plaines de l'Illinois. De l'Amérique du Nord, nous possédions alors la portion la plus fertile, la plus belle, la mieux arrosée, la mieux taillée pour recevoir un superbe empire en harmonie avec nos sentiments d'unité. Nos ingénieurs, avec une sagacité qu'aujourd'hui les Américains admirent, avaient marqué par un fortin les positions les plus propres à recevoir de grandes villes. C'est ainsi que notre drapeau flottait à Pittsburg (alors fort Duquesne), à Détroit, à Chicago, à Érié (alors Presqu'île), à Kingston (alors fort Frontenac), à Michillimackinac, à Ticondéraga, à

Vincennes, au fort de Chartres, à Péoria, à Saint-Jean, tout comme dans les capitales du Canada et de la Louisiane. Alors notre langue pouvait prétendre à être la langue universelle. Le nom français avait alors de belles chances pour devenir le premier, non-seulement, comme celui des Grecs, dans le monde des idées, par la littérature et les arts, mais aussi, comme le nom romain, dans le monde matériel et politique, par le nombre des hommes qui eussent été fiers de le porter, par l'immensité du territoire que sa domination eût couvert. Louis XIV, aux jours de son apothéose, dans l'Olympe qu'il s'était bâti, rêvait ce noble avenir pour son peuple et pour sa race. Dans l'exaltation d'un sublime orgueil, il croyait lire ses triomphes sur les pages du destin. Il ne nous reste plus à nous, qui ne sommes séparés de lui que par un siècle, il ne nous reste plus, hélas! que des regrets amers et impuissants. Les Anglais nous ont chassés à toujours, non-seulement d'Amérique, mais aussi des Indes orientales, où le grand roi nous avait aussi installés. Nos descendants du Canada et de la Louisiane se débattent vainement contre le déluge britannique qui les ensevelit. Notre idiome se noie dans le même débordement; les noms même de nos villes et des régions que nous avions explorées se défigurent dans l'âpre gosier de nos heureux rivaux, et se teutonisent au point d'être méconnaissables. Nous avons oublié nous-mêmes qu'il fut un temps où nous pouvions prétendre à devenir les rois du nouveau monde. Nous n'avons plus souvenance des hommes généreux qui se dévouèrent pour nous en

assurer la domination. Pour que le nom de l'héroïque La Salle ne périt pas, il a fallu que le Congrès américain lui érigeât un petit monument, dans la rotonde du Capitole, entre Penn et John Smith. Nous n'avons pas eu une pierre pour lui dans nos innombrables sculptures; nos peintres ont couvert de couleurs des toiles qu'une lieue carrée contiendrait à peine, et il n'a pas eu les honneurs d'un coup de pinceau.

Pendant ce temps, des colosses, récemment apparus en Europe, nous défient, nous coudoient et nous pressent. En vain les efforts du second Charlemagne nous avaient rendu la capitale du premier César français et les plus belles provinces de Clovis; capitale et provinces nous ont été ravies presque aussitôt. Un pas de plus en arrière et nous sommes refoulés à jamais parmi les peuples secondaires, les peuples vieillis, les peuples déchus, sans successeurs pour recevoir et dignement porter l'héritage de la gloire de nos pères. Qu'a-t-il donc fallu pour faire rétrograder ainsi une grande nation, pour la dépouiller de son avenir? Il a suffi, sous notre monarchie absolue, qu'il se trouvât un prince comme Louis XV, qui, du grand roi son aïeul, ne voulut accepter que les vices; il a suffi que pendant cinquante ans, la France servît de marche-pied et de jouet à l'infâme égoïsme de ce prince, à la honteuse impéritie de ses familiers. Les gouvernements sans contrôle peuvent, dans un court espace de temps, enfanter des prodiges, mais il sont exposés à de cruels retours.

Que fût-il arrivé si, au lieu d'être vaincus par les

Anglais, nous eussions été leurs vainqueurs? A juger, par les Canadiens et les Créoles de la Louisiane, de ce qu'eût été le peuple de la Nouvelle-France, la rapidité et l'audace du mouvement civilisateur y eussent considérablement perdu. Lorsqu'il s'agit de vaincre des nations sur les champs de bataille, le Français peut entrer dans la lice la tête haute; pour dompter la nature, l'Anglais vaut mieux que nous. Il a une fibre plus rigide, des muscles mieux nourris; physiquement, il est mieux constitué pour le travail; il le pousse avec plus de méthode et de persévérance; il s'y plaît, il s'y entête. Si, dans son œuvre, il rencontre un obstacle, il l'attaque avec une passion concentrée dont, nous Français, nous ne sommes susceptibles que contre un adversaire sous forme humaine.

Avec quel zèle et quel entraînement l'Anglo-Américain remplit sa tâche de peuple défricheur! Voyez comme il se fraye sa voie à travers les rochers et les précipices ; comme il lutte corps à corps contre les marécages, contre la forêt primitive; comme il détruit le loup et l'ours; comme il extermine l'Indien qui, pour lui, n'est qu'une autre bête fauve! Dans cette bataille contre le monde extérieur, contre la terre et l'eau, contre les montagnes et contre un air empesté, il semble plein de cette impétuosité avec laquelle la Grèce se précipitait sur l'Asie à la voix d'Alexandre; de cette audace frénétique que Mahomet sut inspirer à ses Arabes pour la conquête de l'empire de l'Orient: de ce courage délirant qui animait nos pères, il y a quarante ans, lorsqu'ils se ruaient sur l'Europe. Aussi,

sur les mêmes rivières où nos colons s'abandonnaient, en chantant, au canot d'écorce du sauvage, ils comptent, eux, des flottes de superbes bateaux à vapeur. Là où nous fraternisions avec les Peaux-Rouges, couchant avec eux dans les bois, vivant comme eux de notre chasse, voyageant à pied à leur manière, par des sentiers escarpés, l'opiniâtre Américain a abattu les arbres antiques, promené la charrue, enclos les terrains, substitué les meilleures races bovines de l'Angleterre aux cerfs de la forêt, établi des fermes, de florissants villages et d'opulentes cités, creusé des canaux et des routes. Ces chutes d'eau, que nous venions admirer en amateurs du pittoresque, et dont nos officiers mesuraient la hauteur au péril de leur vie, ils les ont dérobées au paysage et enfermées dans les réservoirs de leurs moulins et de leurs fabriques. Si ces pays fussent restés français, la population qui s'y fût développée eût été plus gaie que l'américaine; elle eût mieux joui de ce qu'elle eût possédé; mais elle eût été entourée de moins de richesses et de comfort; et des siècles se fussent écoulés avant que l'homme eût été en droit de se dire le maître, sur la même étendue de sol que les Américains ont asservie en moins de cinquante ans.

Si l'on récapitule les actes passés à chaque session des législatures locales, on verra que les trois quarts au moins ont pour objet les banques qui créditent le travailleur; la création d'églises nouvelles, qui sont les citadelles où veillent les gardiens de l'esprit du travail; les moyens de communication, routes, ca-

naux, chemins de fer, ponts, bateaux à vapeur, qui facilitent au producteur l'accès du marché; l'instruction primaire à l'usage de l'ouvrier et du laboureur; ou divers règlements commerciaux; ou l'incorporation des villes et des villages, ouvrages de ces hardis défricheurs. Il n'y est point question d'une armée; les beaux-arts n'y figurent jamais, même pour mémoire; les établissements littéraires et les hautes études scientifiques y sont rarement honorés d'un souvenir (1).

Les lois tendent par-dessus tout à favoriser le travail, le travail matériel, le travail du moment. Dans les États un peu anciens, elles sont habituellement empreintes du respect de la propriété, parce que le législateur sent que le plus grand encouragement à donner au travail consiste à le respecter dans ce qui en est le fruit. Elles sont particulièrement conservatrices de la propriété foncière, soit par réminiscence des lois féodales de la mère patrie, soit aussi parce que l'on a tenu à conserver quelque élément stable au milieu de l'instabilité de toute chose; cependant les lois s'inquiètent généralement beaucoup moins qu'en Europe de ce qui est droit acquis. Malheur aux existences en repos ou actuellement improductives, pour peu qu'elles puissent être accusées de s'appuyer sur le monopole et le privilége! Le droit qui précède ici les autres, qui les efface tous, est celui du travail : le repos n'a pas encore droit de cité. C'est ainsi qu'excepté en matière de crédit public, où les États et les

(1) Voir la note 28 à la fin du volume.

villes se piquent du plus grand scrupule à remplir leurs engagements, dans tout débat entre le capitaliste et le producteur, c'est ordinairement le premier qui a tort (1).

Tout est ici disposé pour le travail : les villes sont bâties suivant la méthode anglaise; les hommes d'affaires, au lieu d'être dispersés par la ville, occupent un quartier qui est exclusivement à eux, où pas une maison ne sert à l'habitation, où tout est bureaux et magasins. Les courtiers, les agents de change, les avoués, les avocats, y ont chacun leur cellule, les négociants leurs comptoirs. Les banques et les compagnies de toute nature y tiennent leur office; les marchandises emplissent, de la cave au grenier, tous les édifices des rues adjacentes. A toute heure du jour, un négociant n'a que quelques pas à faire pour en rejoindre un autre, pour s'aboucher avec un homme de loi ou un courtier. Ce n'est point comme à Paris, où l'on perd un temps précieux à courir l'un après l'autre. Paris est la cité commerciale la plus mal arrangée de l'univers. New-York est cependant moins bien ordonné que Londres ou que Liverpool. Il n'y existe rien dans le genre des grands docks oudu *Commercial House* (2).

Les mœurs sont celles d'une société travaillante et

(1) Dans quelques États nouveaux, comme le Kentucky et l'Illinois, il a été passé, aux époques de crises commerciales, des lois qui intervenaient entre le débiteur et le créancier, et qui traitaient fort cavalièrement ce dernier. Elles avaient pour objet d'ajourner le payement des dettes.

(2) Voir tome 1, page 28.

agissante. A quinze ans, un homme entre dans les affaires; à vingt et un, il est établi, il a sa ferme, son atelier, son comptoir ou son cabinet, son industrie enfin, quelle qu'elle soit. C'est aussi l'âge où il prend femme; à vingt-deux ans, il est père de famille, et, par conséquent, il a un puissant aiguillon pour s'exciter au travail. Il n'y a ici de considération que pour celui qui a une profession, et, ce qui est à peu près la même chose, qui est marié; pour l'homme enfin qui est membre actif, directement utile, de l'organisme social, qui contribue pour sa part à augmenter la richesse publique, en créant, soit des choses, soit des hommes. L'Américain est élevé dans cette idée, qu'il aura un état, qu'il sera agriculteur, artisan, manufacturier, commerçant, spéculateur, médecin, homme de loi ou d'église, peut-être tout cela successivement, et que, s'il est actif et intelligent, il arrivera à l'opulence. Il ne se conçoit pas sans profession, lors même qu'il appartient à une famille riche, car il ne voit point de gens de loisir autour de lui. L'homme de loisir est une variété de l'espèce humaine dont l'homme du Nord, l'Yankée, ne soupçonne pas l'existence; puis il sait que, riche aujourd'hui, son père pourra être ruiné demain. Le père d'ailleurs est dans les affaires, selon l'usage, et ne se dessaisit pas de sa fortune : si le fils en veut avoir une présentement, qu'il se la fasse!

Les habitudes sont celles d'un peuple exclusivement travailleur. Du moment où il se lève, l'Américain est au travail. Il s'y absorbe jusqu'à l'heure du

sommeil. Il ne permet point aux plaisirs de l'en venir distraire: les affaires publiques seules ont le droit d'enlever quelques moments à ses affaires privées, L'instant des repas n'est point pour lui un délassement où il retrempe son cerveau fatigué, au sein d'une intimité douce. Ce n'est rien de plus qu'une désagréable interruption à sa besogne ; interruption qu'il accepte, parce qu'elle est inévitable, mais qu'il abrége le plus possible. Si la politique ne réclame point, le soir, son attention ; s'il n'est convoqué à aucune délibération, à aucune prière, il reste chez lui, pensif et l'œil fixe, récapitulant les opérations du jour, ou préparant celles du lendemain. Il cesse ses travaux le dimanche, parce que la religion le lui ordonne; mais elle lui prescrit aussi spécialement, pour ce jour-là, de s'abstenir de tout amusement, de toute distraction, musique, cartes, dés ou billard, sous peine de sacrilége au premier chef. Le dimanche, un Américain n'oserait pas recevoir ses amis. Ses domestiques refuseraient de s'y prêter; c'est à peine si, ce jour-là, il peut obtenir d'eux qu'ils le servent lui-même à table à l'heure qui leur convient. Il y a quelques jours, le maire de New-York fut *accusé* par un journal d'avoir traité, le dimanche, certains nobles Anglais venus d'Europe, dans leur yacht, pour donner à la démocratie américaine une étrange idée des goûts britanniques. Il s'est empressé de faire publier qu'il connaissait trop bien ses devoirs de chrétien pour fêter ses amis le jour du *sabbath*. Rien n'est donc plus lugubre que le septième jour dans ce pays. Auprès

d'un pareil dimanche, le travail du lundi est un passe-temps délicieux.

Abordez un négociant anglais le matin dans son comptoir, vous le trouverez roide et sec, ne parlant que par monosyllables ; accostez-le à l'heure du courrier, il ne fera aucun frais pour vous dissimuler son impatience ; il vous éconduira, sans prendre toujours garde de le faire poliment. Le même homme, le soir dans son salon, ou l'été à sa maison de campagne, sera plein d'empressement et d'urbanité. C'est que l'Anglais divise son temps et ne fait qu'une chose à la fois. Le matin, il est tout aux affaires; les affaires lui sortent par tous les pores. Le soir, c'est l'homme de loisir qui se repose et jouit de la vie ; c'est le *gentleman* qui a sous les yeux, pour façonner ses manières et s'instruire dans l'art de dépenser noblement son revenu, le parfait modèle de l'aristocratie anglaise.

Le Français moderne est un mélange indéterminé de l'Anglais du matin et du soir. Le matin, un peu Anglais du soir, et le soir passablement Anglais du matin. Le Français vieux modèle était l'Anglais actuel du soir; ou plutôt disons, pour rendre à chacun ce qui lui appartient, que c'est ce Français dont le type se perd chez nous, sur qui, à beaucoup d'égards, s'est moulée l'aristocratie anglaise.

L'Américain des États du Nord ou du Nord-Ouest, celui dont la nature domine aujourd'hui dans l'Union, est un homme d'affaires en permanence : c'est toujours l'Anglais du matin. On trouve beaucoup d'Anglais du soir dans les plantations du Sud; on commence à

en rencontrer quelques-uns dans les métropoles du Nord.

Haut, mince et dégagé dans sa taille, l'Américain semble bâti tout exprès pour le travail matériel. Il n'a pas son pareil pour aller vite en besogne. Nul ne s'assimile plus aisément une pratique nouvelle ; il est toujours prêt à modifier ses procédés ou ses outils, ou à changer de métier. Il est mécanicien dans l'âme. Chez nous, il n'y a pas d'élève des hautes écoles qui n'ait fait son vaudeville, son roman ou sa constitution monarchique ou républicaine. Il n'y a pas de paysan du Connecticut ou du Massachusetts qui n'ait inventé sa machine. Il n'y a pas d'homme un peu considérable qui n'ait son projet de chemin de fer, son plan de village ou de ville, ou qui ne nourrisse *in petto* quelque grande spéculation sur les terres inondées de la Rivière Rouge, ou sur les terrains à coton de l'Yazoo ou du Texas, ou sur les champs à blé de l'Illinois. Colonisateur par excellence, l'Américain-type, celui qui n'est pas plus ou moins européanisé, l'Yankée pur, en un mot, n'est pas seulement travailleur, c'est un travailleur ambulant. Il n'a point de racines dans le sol ; il est étranger au culte de la terre natale et de la maison paternelle ; il est toujours en humeur d'émigrer, toujours prêt à partir, avec le premier bateau à vapeur qui passera, des lieux même où il est débarqué à peine. Il est dévoré du besoin de locomotion ; il ne tient pas en place ; il faut qu'il aille et qu'il vienne, qu'il agite ses membres et tienne ses muscles en haleine. Quand ses pieds ne sont pas en mouvement,

il faut qu'il remue les doigts; que, de son inséparable couteau, il taille un morceau de bois, rogne le dos d'une chaise ou écorne une table; ou, encore, qu'il occupe ses mâchoires à presser du tabac. Soit que le régime de la concurrence lui en ait donné l'habitude, soit qu'il se préoccupe outre mesure de la valeur du temps, soit que la mobilité de tout ce qui l'entoure et de sa propre personne tienne son système nerveux dans un ébranlement perpétuel, soit qu'il soit sorti ainsi fait des mains de la nature, il est toujours affairé, toujours pressé, excessivement pressé. Il est propre à tous les travaux, excepté à ceux qui exigent une lenteur minutieuse. Ceux-là lui font horreur : c'est sa conception de l'enfer. « Nous naissons à la hâte, « dit un écrivain américain; nous faisons notre édu- « cation à la course; nous nous marions à la volée; « nous gagnons une fortune d'un coup de baguette, « et nous la perdons de même pour la refaire et « la défaire dix fois, toujours en un clin d'œil. Notre « corps est une locomotive allant à raison de dix lieues « à l'heure; notre âme, une machine à vapeur à haute « pression; notre vie ressemble à une étoile qui file, « et la mort nous surprend comme un éclair (1). »

« Travaille, dit au pauvre la société américaine; travaille, et à dix-huit ans, tu gagneras plus, toi, simple ouvrier, qu'un capitaine en Europe (2). Tu

(1) Voir la note 29 à la fin du volume.

(2) En ce moment le salaire d'un ouvrier maçon est de 9 fr. 35 centimes à Philadelphie et à New-York; à 300 jours de travail, ce serait 2,800 fr.

vivras dans l'abondance, tu seras bien vêtu, bien logé, et tu feras des économies. Sois assidu au travail, sobre et religieux, et tu trouveras une compagne dévouée et soumise ; tu auras un foyer domestique, mieux fourni de comfort que celui de beaucoup de bourgeois en Europe. D'ouvrier, tu deviendras maître ; tu auras des apprentis et des serviteurs à ton tour ; tu trouveras du crédit à pleines mains ; tu passeras fabricant ou gros fermier ; tu spéculeras et tu deviendras riche ; tu bâtiras une ville et tu lui donneras ton nom ; tu seras nommé membre de la législature de ton État, ou alderman de ta métropole, puis membre du congrès ; ton fils aura autant de chances pour être nommé président que le fils du président lui-même. Travaille, et si la chance des affaires tourne contre toi et que tu succombes, ce sera pour te relever aussitôt ; car ici la faillite est considérée comme une blessure dans une bataille ; elle ne te fera perdre ni l'estime ni même la confiance de personne, pourvu que tu aies été toujours rangé et tempérant, bon chrétien et époux fidèle. »

« Travaille, dit-elle au riche, travaille sans jamais songer à jouir. Tu accroîtras tes revenus sans accroître tes dépenses ; tu augmenteras ta fortune, mais ce ne sera que pour multiplier les moyens de travail en faveur du pauvre, et pour étendre ta puissance sur le monde matériel. Que ta tenue soit simple et austère. Je te permets, pour ton intérieur, de beaux tapis, de l'argenterie à foison, les plus beaux linges de la Saxe et de l'Écosse ; mais ta maison, à l'extérieur, sera sur le modèle de toutes celles de la ville ; tu n'auras ni

livrée, ni luxe de chevaux ; tu n'encourageras pas le théâtre qui relâche les mœurs ; tu fuiras le jeu ; tu signeras les articles de la Société de Tempérance ; tu t'abstiendras même de la bonne chère ; tu donneras l'exemple de l'assiduité à l'église ; tu afficheras sans cesse le plus profond respect pour la morale et la religion ; car le cultivateur et l'ouvrier qui t'entourent ont les yeux sur toi, prennent modèle sur toi, et te reconnaissent encore de fait pour arbitre des mœurs et des coutumes, quoiqu'ils t'aient enlevé le sceptre de la politique. Si tu te laissais aller à jouir, si tu te livrais au faste, à la dissipation et aux plaisirs, ils lâcheraient, eux aussi, la bride à leurs passions, nécessairement grossières, à leurs violents appétits. C'en serait fait du pays, c'en serait fait de toi-même. »

Il est possible d'imaginer divers systèmes d'organisation sociale également propres en théorie à favoriser le travail. On peut concevoir une société constituée pour le travail, sous l'influence du principe d'autorité, c'est-à-dire d'association hiérarchique ; on peut en concevoir une autre sous les auspices du principe de liberté ou d'indépendance. Pour organiser *à priori*, en vue du travail, un peuple déterminé, il faut, sous peine de tomber dans le roman, consulter ses circonstances de territoire et d'origine, savoir par où il a passé et où il va. Avec le peuple des États-Unis, rejeton de la race anglaise, et imbu de protestantisme jusqu'à la moelle des os, le principe d'indépendance, d'individualisme, de concurrence enfin, devait réussir. L'âme fortement trempée des puritains, qui sont les

ultras du protestantisme, ne pouvait manquer de s'en accommoder admirablement. Voilà pourquoi les fils des États de l'Est, fondés par les *pèlerins* (1), ont joué le premier rôle dans la prise de possession de l'immense vallée du Mississipi.

La civilisation de l'Ouest (2) est née du concours occulte et silencieux de deux ou trois cent mille jeunes cultivateurs partis, chacun pour son compte, de la Nouvelle-Angleterre, quelquefois avec un petit nombre d'amis, souvent seuls. Ce système n'aurait pu réussir avec des Français. L'Yankée, seul avec sa femme au milieu des bois, peut se suffire à lui-même. Le Français est éminemment social ; il ne supporterait pas l'isolement au sein duquel l'Yankée vit à l'aise. Celui-ci se passionne, tout seul, pour l'œuvre qu'il a conçue et qu'il s'est imposée. Le Français ne peut se passionner pour une entreprise industrielle qu'à condition d'être avec d'autres hommes, dont le concours soit évident et palpable, ou plutôt il n'est pas apte à se passionner pour un travail matériel, car il réserve ses affections et ses sympathies pour ce qui est vivant. Il lui est absolument impossible, à lui, d'être amoureux d'un défrichement, d'éprouver pour le succès d'une manufacture les mêmes transports que pour le salut d'un ami ou le bonheur d'une maîtresse ; mais il est

(1) On désigne par ce nom (*Pilgrim Fathers*) les puritains exilés qui vinrent s'établir à Boston et dans le pays d'alentour.

(2) Je parle ici principalement du Nord-Ouest, c'est-à-dire de la portion de l'Ouest où l'esclavage n'existe pas. (V. lettre X, tome 1.)

susceptible de s'y appliquer avec ardeur, si ses passions caractéristiques, sa soif de la gloire et son émulation, sont excitées par le contact humain. S'il s'agissait de coloniser avec des Français, il faudrait donc peu compter sur les tentatives individuelles. En toute chose le Français a besoin de sentir légèrement le coude du voisin, comme dans une ligne de bataille. Sur une terre à coloniser, on peut jeter des Américains isolés ; ils y formeront de petits centres qui, s'élargissant chacun de son côté, finiront par embrasser un grand cercle. S'il s'agit de Français, on doit porter avec eux sur la terre nouvelle un ordre social tout fait, des liens sociaux tout établis, ou, au moins, un cadre régulier d'ordre social et des points d'attache pour les liens sociaux ; c'est-à-dire qu'il leur faut, dès l'abord, le grand cercle avec son centre unique bien apparent.

Le Canada est à peu près la seule colonie que nous ayons fondée exclusivement avec des Français (1). On y transporta une organisation sociale, complète. Une fois le pays reconnu, la flotte royale y débarqua des seigneurs à qui le roi avait octroyé des fiefs. Ils étaient suivis de vassaux qu'ils avaient pris en Normandie et en Bretagne, et à qui ils distribuèrent des terres. Elle y déposa en même temps un clergé régulier et séculier, doté, lui aussi, d'amples domaines territoriaux, et qui de plus préleva la dîme. Puis vinrent des marchands et des compagnies à qui des priviléges étaient accordés

(1) Dans la Louisiane, à Saint-Domingue et dans les îles, la masse de la population était formée de noirs.

pour la traite des pelleteries et pour le commerce. En un mot, les trois ordres, clergé, noblesse et tiers état, furent importés tout d'une pièce de la vieille France à la nouvelle. La seule chose que les colons laissèrent derrière eux fut la misère du plus grand nombre. Le système était bon pour l'époque ; le principe d'ordre et de hiérarchie qui y présidait, sous la seule forme possible alors, était en harmonie avec le caractère du peuple. Ce qui l'atteste, c'est que, sous ce régime, auquel les Anglais conquérants n'ont rien changé, le Canada a fleuri, et la population s'y est multipliée au sein d'une douce aisance. Je n'ai vu nulle part rien qui offrît mieux l'image de l'*aurea mediocritas* que les jolis villages des bords du Saint-Laurent. Ce n'est pas l'ambitieuse prospérité des États-Unis, c'est quelque chose de beaucoup plus modeste ; mais s'il y a moins d'éclat, en revanche il y a plus de contentement et de bonheur. Le Canada m'a rappelé la Suisse : c'est la même physionomie de satisfaction calme et de jouissances paisibles. On parlerait du Canada, s'il n'était pas à côté du colosse anglo-américain ; on citerait ses développements, sans les prodiges des États-Unis.

On ne serait pas fondé à prétendre que les progrès du Canada se sont réalisés en dépit du mode de colonisation ; la discussion entre le *parce que* et le *quoique* est aisée à terminer dans ce cas. Tout ce que le système primitif avait d'onéreux subsiste encore intact, et la population ne s'en plaint pas. Les redevances seigneuriales, la dîme, le droit de mouture, le four

banal, y sont actuellement en pleine vigueur; et, chose incroyable! rien de tout cela ne figure dans l'interminable liste des quatre-vingt-treize griefs, récemment dressée par les Canadiens contre le régime qui les gouverne.

En France, Dieu merci! il n'y a plus de seigneurs, de vassaux ni de dîmes; les trois ordres sont abolis: il n'y a même plus de royauté absolue; mais nous avons un gouvernement à trois têtes qui dispose de ressources bien autrement inépuisables, de moyens d'action bien autrement énergiques. Ce pouvoir central, le seul qui subsiste maintenant, doit faire intervenir sa direction là où autrefois la royauté et les divers ordres imposaient la leur. Nous ne fonderons de colonie ni à Alger ni ailleurs, à moins que le gouvernement ne se charge d'y remplir, sauf les modifications exigées par le progrès des temps et par les circonstances, le rôle que jouèrent au Canada la noblesse et le clergé. Les intermédiaires qui existaient autrefois entre la royauté et la masse de la nation ont disparu. Une partie de leurs prérogatives peut et doit être remise au peuple, ainsi qu'il a déjà été fait à l'égard de l'administration intérieure du pays; car la nation, devenue plus éclairée et plus apte à se diriger elle-même, n'a pas besoin, au même degré que par le passé, d'une règle venue d'en haut. Cependant, la majeure partie des prérogatives des anciens pouvoirs doit aller grossir celle du pouvoir central, et non point être annulée purement et simplement. Avec nous, Français, tels que nous sommes aujourd'hui, il convient, pour le bien général,

que le gouvernement ait la meilleure part dans l'héritage des influences du passé, surtout en matière de colonisation. Rien n'est plus difficile que de coloniser; c'est une création tout entière. Le propre d'une colonie, c'est d'être mineure; aux États-Unis, où le *self-government* a été poussé jusqu'à la dernière limite, les colonies continentales, qu'on appelle territoires, sont traitées comme mineures jusqu'à ce qu'elles aient réuni une population de 60,000 âmes; or, à tout mineur un tuteur est indispensable.

Sans doute un gouvernement qui veut coloniser peut rechercher le concours des capitalistes ; mais on se méprendrait si l'on en attendait, relativement à Alger, de grands efforts et de grands résultats. En fait de compagnies, nous ne sommes pas beaucoup plus avancés que du temps de Louis XIV : peut-être le sommes-nous moins; je cherche vainement en France quelque chose qui puisse être comparé à nos ci-devant compagnies des Indes.

Je ne veux pas faire le métier de prophète, encore moins celui de prophète de malheur; d'ailleurs, à la distance où je suis d'Alger, je n'en dois parler qu'avec une extrême réserve. Je suis cependant persuadé qu'avec le système de laisser faire ou de ne rien faire, adopté par le gouvernement, nous ne sommes pas en chemin d'y implanter une population française. Et pourtant, jusqu'à ce qu'il y ait 200,000 ou 300,000 Français, notre domination n'y sera qu'éphémère, à la merci d'un vote inopiné des chambres, ou d'un caprice ministériel, ou d'un bruit de guerre; et qui pis est

dans ce siècle positif, Alger nous coûtera beaucoup sans nul retour.

Si je ne m'abuse complétement, ce qui se déverse à Alger, avec le système des émisgration individuelles, doit être, sauf un petit nombre d'exceptions, le rebut de nos grandes villes. Il faudrait la fleur de nos campagnes et de nos ateliers, de jeunes cultivateurs ou de robustes ouvriers comme ceux qui, le mousquet à la main, font la gloire de nos armées : ceux-là auraient la force et la volonté de s'emparer du sol, comme s'en empare la civilisation, par la culture et le travail. Nos honnêtes campagnards et nos ouvriers intelligents sont sourds à l'appel des compagnies; ils ont de bonnes raisons pour ne pas croire aux promesses des spéculateurs. Ils ne se déplaceront, pour aller asseoir avec eux la domination française sur le sol de l'Afrique, que lorsqu'un gouvernement éclairé les y appellera à haute et intelligible voix; mais ils y afflueraient s'ils y voyaient organisé, sous le patronage et la garantie de l'État, un noyau de colons véritables.

Tous les ans, deux milliers environ de soldats quittent la régence (car c'est encore la régence !) pour rentrer dans leurs foyers et redevenir ouvriers et paysans. Quelle fortune ne serait-ce pas pour Alger, si l'on pouvait les y retenir, ou s'ils voulaient y retourner, après être venus en France prendre femme ! Avec l'ambition d'arriver à la propriété dont tout homme est possédé aujourd'hui, il ne serait pas impossible de les y résoudre en leur donnant des terres, des *outils*, des maisonnettes, que l'armée aurait bâties elle-

même. Distribués dans de grandes fermes ou dans des villages, autour desquels chacun d'eux aurait son champ, et qu'au besoin protégerait l'inexpugnable blockhaus, ils formeraient un noyau que la population française irait bientôt grossir, et dont l'existence enhardirait les compagnies à tenter enfin des entreprises sérieuses. Si on leur laissait leur fusil et leur uniforme, ils constitueraient une milice aguerrie qui ne craindrait pas les Bédouins, et que les Bédouins redouteraient. Qui pourrait trouver mauvais qu'Alger, conquis par notre armée, en devînt le patrimoine? Nos soldats ont payé Alger au même prix que les premiers *settlers* américains ont acheté l'Ouest, c'est-à-dire de leur sang.

XXIV

L'ARGENT.

Sunbury (Pensylvanie), 31 juillet 1835.

Dans une société vouée à produire et à trafiquer, l'argent doit être vu d'un autre œil que chez des peuples à l'esprit militaire ou nourris d'études classiques et de spéculations savantes. Chez ces derniers, l'argent doit être réputé, théoriquement au moins, un vil métal. L'honneur et la gloire y sont de plus puissants et de plus habituels mobiles que l'intérêt ; c'est la monnaie dont beaucoup de gens se contentent, la seule que plusieurs ambitionnent. Dans une société travaillante, l'argent, fruit et objet du travail, ne sent pas mauvais ; la richesse d'un homme est la mesure de sa capacité et de la considération que ses concitoyens lui accordent.

Quelle qu'en soit la cause, il est certain qu'ici l'argent n'est pas ce qu'il est chez nous, qu'il pèse là où

chez nous il n'a pas de poids ; qu'il intervient franchement là où chez nous il se cache.

Déjà, en Angleterre, j'étais étonné de voir de nombreux écriteaux dans les docks, par exemple, menacer d'amende les délinquants à certaines règles de police, avec promesse de moitié pour le dénonciateur. Le sang bouillonnerait dans nos veines si un préfet de police offrait ainsi une prime à la dénonciation. Ici l'on fait comme en Angleterre : on use même plus souvent encore de ce procédé. Lorsqu'un crime est commis l'autorité s'empresse de faire afficher que 100 ou 200 dollars seront comptés à qui en dénoncera ou en livrera les auteurs. J'ai vu, à Philadelphie, le gouverneur de Pensylvanie et le maire de la ville rivaliser de promesses et enchérir l'un sur l'autre. Un assassinat avait été commis dans une élection préparatoire ; le maire et le gouverneur s'efforçaient de prouver, par l'élévation de leur offre, l'un, que le parti de l'opposition, auquel il appartenait, était innocent du meurtre, l'autre, au contraire, que c'était ce parti qui l'avait provoqué. Dans certains cas d'incendie et d'empoisonnement, la prime a été portée à 1,000 doll. Il faut dire qu'en Angleterre, Londres excepté, et ici, il n'y a pas de police organisée comme chez nous ; il y est donc indispensable que les citoyens la fassent eux-mêmes.

Ici, la règle est que tout se paye. Les musées gratuits et les institutions gratuites de haut enseignement sont inconnus. On ne connaît pas davantage ces fonctions gratuites qui détournent un citoyen de ses affaires, et le mettraient, s'il voulait fidèlement les remplir,

dans l'impossibilité de subvenir à l'entretien de sa famille. Les fonctions municipales des campagnes ne sont pas salariées, parce qu'elles réclament peu de soins et de temps, et parce que l'homme des campagnes a plus de moments disponibles que l'habitant affairé des villes. Mais dans les villes, les fonctions publiques sont soldées dès qu'elles deviennent un peu absorbantes. On fait grand usage aux États-Unis du salaire journalier, fort usité en Angleterre. Les membres du congrès sont payés à raison de 8 dollars par jour. Lorsqu'un comité d'enquête législative prolonge ses opérations au delà de la session, le salaire est continué sur le même pied. Les législatures de tous les États sont rétribuées par jour. Les commissaires des canaux, qui sont en général des hommes notables, c'est-à-dire riches, sont presque tous traités de même : on leur tient compte de leurs jours de service ; pour eux, c'est un simple remboursement de leurs frais. Ceux d'entre eux qui sont en permanence touchent cependant un salaire annuel. D'autres fonctions se soldent par un prélèvement d'honoraires dans chaque affaire ; c'est ainsi qu'se payent en totalité ou en partie les procureurs d'États, les juges de paix, les aldermen de certain villes. Les officiers publics et les fonctionnaires ré lièrement occupés, tels que les gouverneurs des É et les maires des villes importantes, reçoivent un tement annuel. Les commissaires des banques l'État de New-York sont dans le même cas. convenu ici que tout travail doit être assimilé a vail industriel et payé de même. L'assimilati

parfaite entre la marchandise intellectuelle et la marchandise matérielle, entre le capital et le talent, les écus et la science. Cette habitude met tout le monde à l'aise ; elle facilite, abrége et simplifie les relations. L'on n'éprouve nul embarras pour demander un service, dès qu'on sait qu'on aura à le payer. Tout se règle d'ailleurs rondement et sans difficulté, parce que, dans une société qui travaille bien et beaucoup, on a le moyen d'être large.

Si l'on récompense par l'argent, l'on punit aussi par l'argent. On sait qu'en Angleterre un procès en adultère ruine le coupable au profit du mari offensé. Ici le même usage serait consacré si l'adultère n'était extrêmement rare. La loi américaine est très-sobre de peines corporelles en fait de simples délits, mais elle multiplie l'amende. Sur la plupart des ponts est écrite la défense de les traverser plus vite qu'au pas, sous peine d'une amende de 2, 3 ou 5 dollars (1). Lorsqu'un homme est prévenu ou même accusé d'un crime, faux, incendie ou meurtre, on s'assure, non de sa personne, mais de sa bourse ; c'est-à-dire qu'au lieu de l'arrêter, on lui fait donner caution pour une somme laissée à la discrétion de l'autorité judiciaire. L'année dernière à Nashville, pendant qu'une convention refaisait la constitution de l'État de Tennessée,

(1) Les peines corporelles, autres que la prison, sont fort employées dans les États du Sud à l'égard des esclaves. Elles consistent dans une certaine quantité de coups de fouet, dont le nombre est écrit à l'entrée des ponts, par exemple, sur l'écriteau indiquant l'amende dont les blancs sont passibles.

un des membres de cette assemblée, général de milices, comme il y en a des milliers dans les campagnes, homme d'une grande fortune, et partant fort *respectable*, se prit de querelle avec un journaliste de l'endroit, et se répandit contre lui en violentes menaces. En effet, quelques jours après, il vint, avec un autre forcené, lui tirer un coup de pistolet à bout portant, dans le *bar-room* d'une hôtellerie du lieu. La justice, saisie de l'affaire, se contenta de demander caution au général; moyennant donc le dépôt de quelques milliers de dollars, il resta en pleine liberté, et continua de siéger dans la convention (1) et de participer à la rédaction de la constitution de l'État. Tant de ménagements à l'égard d'un assassin, et ceux que je vois prodiguer à des incendiaires et à des faussaires, rappellent les temps de barbarie où les crimes se rachetaient à prix d'argent. Mais, d'un autre côté, n'est-il pas barbare de sévir contre de simples délits ou contre des délits spéciaux comme ceux de la presse, par la brutale méthode de l'incarcération? L'arrestation préventive n'est-elle pas, dans beaucoup de cas, une rigueur odieuse et inutile? A une époque dont les mœurs douces repoussent tout ce qui sent la violence, et où le travail devient la loi commune, n'est-il pas plus humain et plus moral de punir celui qui enfreint les lois, par l'amende, c'est-à-dire par un prélèvement sur son travail passé ou futur? On conçoit, d'après ce

(1) J'apprends qu'il vient d'être condamné à de modiques dommages-intérêts pour tout châtiment. La victime a survécu à l'assassinat.

qui précède, que l'emprisonnement pour dettes répugne aux Américains. Une clameur générale s'est en effet soulevée contre cette peine. La plus grande partie des États l'ont supprimée ; les autres ne tarderont pas à suivre (1).

La sanction des lois, des règlements et des plus simples ordonnances de police, est donc ici une sanction d'argent. Si un magistrat a suffisante raison de croire qu'un homme a des projets de désordre ou des idées de violences contre tel ou tel de ses concitoyens, au lieu de le faire arrêter préventivement, il l'oblige à fournir caution en argent de sa bonne conduite. C'est, au fond, l'usage anglais que nous avons dernièrement vu appliqué par le *Speaker* de la chambre des communes, afin d'empêcher un duel entre lord Althorp et M. Shiel ; avec cette différence cependant, que, pour obliger le ministre whig et le membre irlandais à rester tranquilles (*keap the peace*), le *Speaker* les a emprisonnés. En pareil cas, l'on n'emprisonne qu'une somme d'argent. C'est par l'argent qu'on oblige aussi les compagnies à observer les clauses de leurs chartes. C'est par l'argent que les magistrats eux-mêmes sont appelés à la pratique de leur devoir. Pour remédier à

(1) On raconte qu'un chef indien visitait les prisons de Baltimore, et s'informait avec curiosité des causes de la détention de chaque prisonnier ; quand il fut arrivé à la cellule d'un détenu pour dettes et qu'on lui eut expliqué que cet homme était là jusqu'à l'acquittement de ce qu'il devait, il s'écria : « Mais où sont donc les castors dont il puisse ramasser les fourrures ? »

l'excessif morcellement administratif des six États de la Nouvelle-Angleterre, c'est encore l'argent que l'on a fait intervenir. Dans cette partie de l'Union, l'entretien des routes est habituellement à la charge des communes. On conçoit que, dans ce système, il suffirait d'une commune réfractaire pour gêner la circulation dans tout un État. Il a donc été stipulé par la loi que toute commune serait pécuniairement responsable des accidents qui arriveraient aux voyageurs sur son territoire; il n'est pas rare de lire dans les journaux que telle commune a été condamnée par les tribunaux à 500 ou 1,000 dollars de dommages-intérêts envers un voyageur qui a versé sur une de ses routes ou sur un de ses ponts. Tout récemment la ville de Lowell (Massachusetts) a eu à payer 6,000 dollars (32,000 fr.) à deux voyageurs qui s'étaient ainsi cassé la jambe. Le juge a voulu que les plaignants fussent remboursés non-seulement de leurs frais de maladie, mais aussi des bénéfices probables qu'ils eussent réalisés par leur industrie pendant la durée de leur traitement.

Chez nous, aujourd'hui encore, ce n'est point l'a
gent, c'est l'honneur que l'on met toujours en ava
Si l'on admet que la base des monarchies soit l'h
neur, et que l'on organise tout sur ce principe im
tériel, rien de mieux! Quoique la raison ne soit
dans l'absolu, et que tout ce qui est absolu soit émi
ment imparfait et transitoire, le principe absol
l'honneur vaut sous tous les rapports, en logiqu
morale, en pratique, le principe absolu de l'arg
s'harmonise beaucoup mieux avec notre gén

nature française ; mais il faudrait que l'honneur fût réel, que la considération fût incontestée. Il faudrait que le pouvoir, qui en est le distributeur, fût honoré et considéré lui-même.

Si l'autorité suprême est vilipendée, honnie, les fonctions publiques sont un titre, non au respect, mais à l'insulte. Si la défiance envers le pouvoir est admise en principe, si elle est consacrée par les habitudes modernes de législation et d'administration, n'est-il pas vrai que vos prétendus salaires en considération sont dérisoires, et que votre système repose sur un gros contre-sens ? Ah ! si la royauté trônait encore, toute-puissante, dans la magnificence de Versailles, parmi son armée de gardes étincelants d'or et d'acier, au milieu de la plus brillante cour dont l'histoire ait consacré le souvenir, entourée du prestige des arts empressés à l'adorer ; ou si le prince sauveur de la patrie, mis sur le pavois par la victoire, datait encore ses décrets au monde du palais des rois ses vassaux, ou du Schœnbrunn des Césars terrassés ; s'il faisait ou défaisait les rois comme aujourd'hui un ministre les sous-préfets ; si, sur un mot de sa bouche, les vieux soldats marchaient fièrement à la mort ; si la terre s'inclinait devant lui ; s'il était l'oint du Seigneur, l'élu et l'idole du peuple ; ah ! si vous aviez encore la monarchie de Louis XIV ou de Napoléon, vous seriez bienvenus à parler de considération et d'honneur ! Être signalé par un geste royal était alors une distinction éminente. La faveur du prince attirait alors la confiance ou les hommages extérieurs des popula-

tions. Les préséances étaient dignes d'envie du temps des pompes de Versailles, ou, lorsqu'aux Tuileries l'on était exposé à se perdre dans un embarras de rois. Que signifient-elles, qui peut s'en soucier aujourd'hui que la vie du prince a été noyée dans le prosaïsme universel, aujourd'hui que les cérémonies publiques sont abolies, aujourd'hui qu'il n'y a plus de cour, plus de costumes? Les titres ont été profanés par l'impéritie et la sottise de ceux qui avaient à en soutenir l'éclat, ou ternis par le venin d'une jalousie bourgeoise. Vos cordons, vous avez été obligés de les semer sous les pieds des chevaux. Le système d'honneur est ruiné. Pour le relever solidement, il faudrait une révolution, non pas sur le patron de celle de juillet, mais une immense révolution de la taille de celle qui a mis trois siècles à mûrir, depuis Luther jusqu'à Mirabeau, et qui, mûre enfin, a pendant cinquante ans bouleversé les deux mondes; une révolution, au nom du principe d'autorité, pareille à celle que nos pères accomplirent au nom de la liberté.

Parmi les mots attribués à M. de Talleyrand, on cite celui-ci : « Je ne connais pas un Américain qui n'ait vendu son chien ou son cheval. » Il est certain que les Américains sont l'exagération des Anglais, que Napoléon appelait un peuple marchand. L'Américain est toujours en marché. Il en a toujours un qu'il vient d'entamer, un autre qu'il vient de conclure, et deux ou trois qu'il rumine. Tout ce qu'il a, tout ce qu'il voit, est, dans son esprit, marchandise. La poésie des localités et des objets matériels, qui couvre

d'un vernis religieux les lieux et les choses, et les protége contre le négoce, n'existe pas pour lui. Le clocher de son village ne lui est rien de plus qu'un autre clocher, et, en fait de clochers, pour lui, le plus beau, c'est le plus neuf, le plus fraîchement peint en blanc et en vert. Pour lui une cascade, c'est de l'eau motrice qui attend sa roue hydraulique, un *water-power;* un vieil édifice, c'est une carrière de matériaux, pierres et briques, qu'il exploite sans remords. L'Yankée vendra la maison de son père, comme de vieux habits, vieux galons. Il est dans sa destination de pionnier de ne s'attacher à aucun lieu, à aucun édifice, à aucun objet, à aucune personne, excepté à sa femme, à qui il est indissolublement lié, la nuit et le jour, depuis le moment du mariage jusqu'à ce que la mort l'en sépare.

Au fond de tous les actes de l'Américain il y a donc de l'argent; derrière chacune de ses paroles, de l'argent. Ce serait cependant se tromper que de croire qu'il ne sache pas s'imposer de sacrifices pécuniaires. Il a même l'habitude des souscriptions et des dons volontaires; il la pratique sans regrets, plus souvent que nous, et plus largement aussi; mais sa munificence et ses largesses sont raisonnées et calculées. Ce n'est ni l'enthousiasme ni la passion qui délient les cordons de sa bourse; ce sont des motifs politiques ou de convenance; c'est le sens de l'utile, c'est la conscience de l'intérêt public qui implique, il le sent, son intérêt privé de simple citoyen. L'Américain admet donc volontiers des exceptions à sa règle de

conduite toute commerciale. Il donne de l'argent, il se met en course ; il assiste à quelques séances de comité, il rédige à la volée un avis ou un rapport. Il se transporte même de sa personne, en grande hâte, à Washington, pour présenter au président des *résolutions*, ou à la cité voisine, pour assister à un banquet ou à une assemblée, d'où il s'empresse de revenir ; mais il tient, dans ce cas, à ce que le caractère exceptionnel de ses démarches et de la cause qui les provoque soit très-net. Il veut que l'intérêt public soit bien positivement en jeu. Il tient surtout à ce que le sacrifice en soit un d'argent seulement, une fois pour toutes, et à ce que son temps soit respecté. A tout ce qui est affaires privées, à tout ce qui exige du temps, de l'assiduité, il applique le principe du négoce, rien pour rien. Il paye le travail privé d'autrui avec des dollars, et il entend que l'on en use de même avec lui, parce que les compliments lui semblent chose trop creuse pour être mis en balance avec un service positif, et que les distinctions, telles que les préséances, sont inconnues chez lui, incompréhensibles pour lui. C'est à ses yeux un principe fondamental que tout travail doit porter son fruit. L'idée de salaire et celle de fonction sont si intimement liées dans son esprit, que l'on voit dans tous les almanachs américains le chiffre des appointements à côté du nom du fonctionnaire. Il pense que l'on ne vit pas de pain sec et de gloire. Il songe au bien-être de sa femme et de ses enfants, à celui de ses vieux jours à lui-même, et, si on lui disait qu'il y a des pays où il est permis d'en

faire abstraction pour plaire à son voisin ou pour mériter les politesses des magistrats, le fait lui paraît trait grotesque.

En France nos mœurs sont celles d'une société de désœuvrés, dont les instants n'ont aucun prix, et où l'on ne peut faire un meilleur usage de son temps que d'obliger son prochain. A part les préjugés d'un libéralisme étroit, dont nous nous montrons trop souvent dominés, mais qui ne peuvent empêcher notre nature de percer, les attentions d'un supérieur nous transportent; les distinctions nous enivrent. Il y a vingt ans, les Français exposaient leur vie pour un bout de ruban. Tels nous avons été, tels nous continuerons d'être. Nous ne serons jamais faits à l'américaine : je suppose même que le temps n'est pas loin où les Américains se transformeront jusqu'à un certain point dans notre sens; mais ne pourrions-nous, ne devrions-nous pas modifier aussi nos idées jusqu'à un certain point, d'après leur expérience?

Notre système de fonctions gratuites suppose que la France possède un nombre assez considérable de gens à grande fortune et à éducation large, pour laisser une certaine latitude au gouvernement ou aux corps électoraux dans leurs choix. Cela n'est point. La France est un pays pauvre. L'accroissement des richesses dans quelques centres commerciaux, épars çà et là sur le globe et dans presque toute l'Angleterre, et le raffinement de la civilisation qui en a été la conséquence, ont singulièrement étendu le cercle des objets de première nécessité pour toutes les classes. Vous êtes gêné

aujourd'hui avec le revenu qui vous faisait opulent il y a cent ans, et riche il y en a trente. Transportez donc madame de Sévigné, avec ses dix mille livres de rente, au milieu des bals d'Almack, ou même dans nos salons parisiens ! La classe la mieux pourvue, dans les trois quarts de la France, en est cependant aux dix mille livres de madame de Sévigné. Je ne dis pas où en est la multitude qui s'agite autour de cette aristocratie ; l'idée seule de tant de misère fait frémir. Abstraction faite de Paris et de quatre à cinq métropoles, les riches sont en si petit nombre en France qu'on pourrait les compter. Ils ne forment pas classe. En fait de classes répandues sur tout le territoire, nous n'en avons aucune qui s'élève au-dessus de la médiocrité, de l'aisance. Parmi les gens aisés, il est vrai que les hommes de loisir abondent, et il semble que le gouvernement n'aurait entre eux que l'embarras du choix. Malheureusement, ces hommes de loisir, par cela seul qu'ils sont et ont toujours été de loisir, qu'ils ont été élevés dans des idées et dans une atmosphère de loisir, sont hors d'état d'administrer et de réglementer les intérêts devenus dominants aujourd'hui, ceux de l'industrie et du travail. L'éducation littéraire est commune parmi eux ; mais l'éducation largement entendue y est extrêmement rare. Les hommes de cette classe ont très-peu vu ; ils savent Rome et la Grèce, ils ignorent l'Europe actuelle et, à plus forte raison, le monde actuel ; ils sont étrangers aux faits présents et positifs de la France elle-même.

On concevrait les avocats du système des fonctions gratuites, s'ils étaient partisans de l'aristocratie, s'ils tenaient à écarter de l'administration du pays les hommes de talent pauvres, et à confisquer toute l'influence au profit des riches : mais au contraire ce sont des apôtres du libéralisme, des défenseurs de l'égalité. Amis sincères du pauvre, j'en suis persuadé, ils se sont mis en tête que le meilleur procédé d'amélioration populaire consistait dans la réduction des dépenses publiques; pour eux, toute réduction d'appointements est une victoire; toute suppression une glorieuse conquête. C'est ainsi qu'ils ont été tout fiers, lors de la discussion de la loi municipale, d'y faire insérer un article portant que les maires ne pourraient rien recevoir des communes, à quelque titre que ce fût. Les villes principales étaient dans l'usage d'allouer à leurs maires des indemnités pour frais de représentation et autres objets. C'était juste, non-seulement parce que dans les grandes villes les fonctions de maire sont difficiles à remplir, absorbent toute l'activité d'un homme et ne lui laissent pas le temps de vaquer à ses affaires, mais aussi parce qu'en fait ces fonctions obligent les titulaires à mille dépenses, dont nos économiseurs parlementaires, dans leur empyrée métaphysique, ne se doutent nullement. Cet amendement était déplorable le lendemain d'une révolution qui s'était accomplie malgré ce qui reste en France de grande propriété, et qui, par conséquent, écartait nécessairement des emplois publics la plupart des riches; il l'était, dans un temps de crises terribles où les fonctions munici-

cipales, dans nos grandes cités, telles que Lyon, Marseille, Rouen, Bordeaux, exigeaient à tout prix des hommes de tête et de cœur. Nos rogneurs de budget l'ont emporté cependant, et si l'on ne trouve plus personne (1) dans nos villes pour se charger des fonctions municipales, si les préfets sont obligés de les colporter pour les offrir à tout venant, c'est à eux que la responsabilité en revient pour la meilleure part.

Les traitements élevés répugnent à la démocratie parce qu'elle ne les conçoit pas. L'ouvrier, qui gagne 500 dollars, se croit généreux envers un fonctionnaire à qui il en octroie 1,500 ou 2,000; tout comme nos bourgeois à 10,000 fr. de rentes ne comprennent pas qu'à Paris un fonctionnaire, qui reçoit 10,000 ou 12,000 fr., ne soit pas satisfait. Les Américains s'étaient persuadé qu'il pourrait chez eux, comme ailleurs, y avoir deux monnaies, l'argent et la considération publique. Sur l'autorité de Franklin, ils avaient supposé qu'il serait facile de trouver des fonctionnaires capables, en leur offrant, pour principal salaire, l'honneur. Ils se sont trompés. Chez eux, les fonctions publiques ne sont point un titre au respect; tout au contraire (2). Comme elles ne sont rétribuées ni en considération, ni en écus, ce n'est plus qu'un pis-aller. A l'exception d'un très-petit nombre de places que l'appât du pouvoir fait rechercher encore, malgré les déboires dont il faut acheter le plaisir de commander et d'avoir des inférieurs, elles ne sont courues que par

(1) Voir la note 50 à la fin du volume.

(2) Voir tome 2, lettre XIX, pages 61 et suiv.

la portion flottante de la population, qui n'a pu prospérer dans l'industrie et qui se meut de carrière en carrière. Ce n'est même pas, à proprement parler, une profession; c'est un emploi provisoire pour les gens déclassés. Dès que l'on a trouvé mieux dans le commerce et les entreprises, on remercie l'État. L'école de Westpoint fournit tous les ans à l'armée une quarantaine de lieutenants; un tiers environ donnent leur démission avant deux ou trois ans de service, parce que la solde des officiers, quoique plus considérable que chez nous, est encore fort modique, relativement aux bénéfices d'un négociant ou d'un ingénieur.

Les fonctions publiques, en général, sont plus aisées à remplir aux États-Unis qu'en France. Toute question à résoudre embrasse une plus grande complication d'intérêts chez nous que chez eux, et exige plus de connaissances. Les attributions du gouvernement sont, en France, bien autrement étendues et variées. L'employé, chez nous, est astreint à apporter à son travail plus de soin que l'on n'en exige ici. La moyenne des salaires américains est cependant bien supérieure à la nôtre. Quand le congrès et les États particuliers auront besoin d'hommes capables pour fonctionnaires, ils feront comme les négociants américains à l'égard de leurs commis, ils les payeront. Le congrès a eu récemment l'occasion de sentir qu'il lui fallait de bons officiers de marine, et il vient d'augmenter les appointements de ce corps (1). On peut même dire que les

(1) Voir la note 31 à la fin du volume.

fonctionnaires, qu'ils traitent avec une excessive lésinerie, sont en petit nombre (1). Au ministère des finances, à Washington, sur cent cinquante-huit employés, il n'y en a que six qui touchent moins de mille dollars (5,333 fr.); il est vrai qu'il n'y en a que deux qui en aient plus de deux mille (10,666 fr.); c'est la doctrine de l'égalité appliquée aux traitements. Comme les objets de consommation usuelle, c'est-à-dire le pain, la viande, les salaisons, le café, le thé, le sucre et le chauffage, sont généralement à plus bas prix aux États-Unis qu'en France, et surtout qu'à Paris, un traitement de 1,500 à 2,000 dollars suffit, dans la plupart des cas, à entretenir une famille dans l'abondance et le comfort. L'employé qui, à Paris, reçoit 2,500 à 3,000 fr., vit de la plus stricte économie s'il est célibataire, et de privations s'il est marié. A Washington ou à Philadelphie, il aurait 6,000 fr. et vivrait dans une aisance sans éclat à coup sûr, sans aucun luxe extérieur, mais fort ample. Il n'y serait pas, comme il l'est chez nous, au supplice de Tantale; car l'existence fastueuse des privilégiés des capitales européennes est inconnue aux États-Unis. A Paris, l'employé est éclaboussé par l'équipage d'un homme qui dépense 100,000 fr.; à Philadelphie, il coudoierait sur le trot-

(1) Ce sont, dans la plupart des États, les gouverneurs, et par-dessus tout les ministres du gouvernement fédéral. Ces derniers ne reçoivent que 6,000 doll. (32,000 fr.), sans logement ni autres accessoires; et ils sont astreints par l'usage à une certaine représentation. (Voir la note 52 à la fin du *volume*.)

toir un opulent capitaliste, qui n'a pas de voiture, parce qu'il n'en saurait que faire, et qui, avec un revenu de 30,000 ou 60,000 dollars, n'en peut dépenser que 8 à 10,000 au plus. Le rapport des existences, qui est à Paris de un à quarante, n'est plus ici que d'un à huit.

Ici, l'existence du négociant le plus riche, celle de l'employé et celle de l'ouvrier ou du fermier, sont parfaitement comparables. C'est pour tous le même cadre, pour tous les mêmes habitudes. Tous ont des maisons semblables et sur le même plan. Il n'y a de différence, qu'en ce que l'une aura cinq à six pieds de plus de façade et un étage en sus ; mais la distribution et le système d'ameublement sont identiques. Tous ont des tapis de la cave au grenier ; tous dorment dans un grand lit à colonnes du même modèle, au milieu d'une chambre sans cabinets, sans alcôve, sans double porte et aux parois nues ; seulement les tapis de l'un sont grossiers, ceux de l'autre sont d'un beau tissu, et le lit du riche est en acajou, tandis que celui du *mechanic* est en noyer. D'ordinaire la table de tous est servie de même ; c'est le même nombre de repas ; ce sont à peu près les mêmes plats. C'est au point que, si mon palais français avait dû prononcer entre le dîner d'un hôtel de grande ville (à l'exception de Boston, New-York, Philadelphie et Baltimore), et celui de certaine taverne d'ouvriers, dans la campagne, où j'avais pour voisin le maréchal ferrant du lieu, les bras retroussés et le visage noir, je crois, en vérité, qu'il se fût prononcé pour le second. Voilà spécialement

pour le Nord (1) et avant tout pour la Nouvelle-Angleterre, patrie de l'Yankée. Dans le Sud, l'existence du planteur sur ses domaines s'élargit de tout ce qui est retranché au commun des hommes, qui est esclave. Au Nord, cependant, depuis quelques années, le commerce, qui a entassé les hommes dans les villes, a aggloméré aussi les capitaux et créé de grandes fortunes. L'inégalité des conditions commence à s'y faire sentir; le style des nouvelles maisons de *Chesnut-Street*, à Philadelphie, avec leur premier étage en marbre blanc, est une atteinte à l'égalité. La même innovation se manifeste à New-York. La tendance anti-démocratique du commerce perce au grand jour.

Il m'arrive souvent ici de me sentir humilié de ce que j'entends rapporter du misérable esprit qui anime une portion de notre commerce et qui nous déconsidère parmi les peuples les mieux disposés à nous estimer et à nous aimer, comme ceux de l'Amérique de Sud. Je m'en console toujours par cette réflexion que, si au dehors nous donnons quelquefois lieu de croire que nous sommes une nation sans foi ni loi, les preuves abondent au dedans que nul peuple n'est plus riche en désintéressement et en vertu. Dans quel pays du monde y eut-il jamais des magistrats plus purs? Même, en ce siècle de défiance universelle, le soupçon n'a pas osé s'attaquer à eux. Avec quelle impartialité la justice n'est-elle pas rendue chez nous par des juges à 1,200 francs d'émoluments, avec des présidents à

(1) Voir la note 33 à la fin du volume.

1,800 fr., et par des conseillers à 3,000 fr. Si de la magistrature nous passons à l'armée, nous trouvons des officiers qui n'ont de l'or et de l'argent que sur leurs épaulettes, et qui restent imperturbablement honnêtes et dévoués ; je ne dis rien de leur courage, le monde entier sait qu'en penser. Voyez encore cette marine qui, dans tous les ports étrangers, rétablit l'honneur de notre pavillon, non par des fêtes somptueuses qu'elle donne, mais par sa tenue et sa discipline, en attendant qu'elle ait l'occasion de réaliser les espérances de Navarin ; et nos ingénieurs civils et militaires, par les mains de qui passent des sommes énormes, et qui se contentent de leur modeste pitance, sans avoir même le mérite de résister à la tentation, car ils ne la conçoivent pas ; et, même dans les administrations civiles, cette foule d'employés modestes, qui n'ont pas, comme d'autres, les charmes économiques de l'étude, pour adoucir leur pauvreté, ou les impressions profondes d'une grande éducation pour leur faire dédaigner l'appât des transactions véreuses, et dont cependant la probité ne trébuche pas. Tous rament avec conscience à travers une société dont le luxe et les séductions vont toujours croissant, sans jamais se laisser dériver contre l'écueil de la corruption. C'est là une des gloires de la France, gloire dont elle n'est pas assez fière.

La question est de savoir pourtant, non si cela est honorable, mais si cela peut durer, s'il ne se prépare pas des événements, s'il ne se développe pas au sein de la société de nouveaux usages et des idées nouvel-

les, qui, d'ici à peu de temps, rendront cet état de choses impraticable.

La grande révolution, qui est en train depuis trois cents ans et qui a changé la foi religieuse d'une partie du monde, a saisi enfin, par la politique et la philosophie, la France qui lui avait échappé du temps de Luther et de Calvin. La réforme, s'étendant de plus en plus, a envahi l'aspect matériel de la société. Le travail, sous toutes les formes, fécondé par la révolution intellectuelle, va enfin porter, en abondance pour tous, les fruits qu'il ne donnait autrefois qu'en petit nombre et pour une imperceptible minorité. Le cercle de la richesse va s'élargir au décuple, celui de l'aisance au centuple. Il suffit d'ouvrir les yeux pour voir venir des quatre points cardinaux un nouvel ordre de choses, où l'agriculture, les manufactures et le commerce, infiniment plus actifs et mieux combinés que ne pouvaient le supposer nos pères, seront aussi infiniment plus productifs, et où une répartition plus équitable des produits appellera l'immense majorité, sinon la totalité du genre humain, aux joies de la consommation.

Mais cette révolution industrielle et matérielle ne réagira-t-elle pas sur la morale? Le jour où il sera possible à tous de s'élever par le travail à la richesse ou à l'aisance, l'abstinence et la pauvreté resteront-elles de si hautes vertus, si essentielles à montrer au monde? Pourra-t-on continuer d'en faire aux serviteurs de l'État une loi permanente? Sera-ce raisonnable? sera-ce possible? Les fonctionnaires ne forment

pas un ordre de moines, vivant solitairement, détachés des intérêts et des affections de cette terre; ce sont des hommes du monde, à goûts mondains. Ils ont une femme et des enfants, pour qui ils veulent du bien-être, ils ont droit à l'obtenir tout aussi bien que le négociant, le banquier, le notaire, le maître de forges, le médecin, l'avocat, le peintre, le compositeur, ou le vaudevilliste.

La France, je le répète, est un pays pauvre. Excepté dans nos grandes villes et dans quelques départements du Nord, où la richesse publique s'est développée, et où le luxe et la consommation ont suivi la même loi ascendante, la situation de la plupart des fonctionnaires publics est encore tolérable. Avec leurs appointements de 1,500 fr., 2,000 fr., 3,000 fr., ils sont, dans beaucoup de provinces, au niveau de tout le monde. Ils ne s'aperçoivent de leur pénurie que lorsqu'ils sortent de leur milieu habituel, et surtout lorsque, mettant le nez hors du territoire, ils se trouvent en contact avec la race anglaise. Mais quand on aura développé, en France, les intérêts matériels; quand, par la constitution du crédit public et privé, par l'établissement des voies de communications nouvelles, par la réforme de l'éducation, on aura dirigé les esprits vers l'industrie agricole, commerciale et manufacturière; quand on aura multiplié les sources de la richesse, et qu'un grand nombre sera admis à y puiser, de quel droit et sous quel prétexte alors imposerait-on aux fonctionnaires, pour eux et pour les leurs, une existence de sacrifices ? Tel qui, aujourd'hui, se résigne à une vie

gênée, voudra alors de l'aisance et du comfort. Il faudra alors, ou convenablement rétribuer les fonctionnaires, ou se contenter, dans les services publics, du rebut de toutes les professions. L'élite de la jeunesse française se dispute encore les places modiques d'ingénieurs civils et militaires de l'État, et fait huit ans de noviciat dans les colléges, l'école polytechnique et les écoles d'application, pour atteindre le grade de lieutenant d'artillerie ou de génie, ou celui d'aspirant ingénieur des ponts et chaussées ou des mines, avec des appointements de 1,500 à 1,800 fr., et la perspective de 6,000 à 8,000 fr., après vingt-cinq ans de labeurs. Que demain l'industrie prenne un rapide essor, et les plus capables de ces jeunes gens déserteront le service de l'État, une fois leur éducation terminée, comme ici les meilleurs élèves de Westpoint. Ils embrasseront la carrière industrielle, à moins que l'État ne se décide à les traiter mieux pour les retenir près de lui.

Ces idées de parcimonie sont nées chez nous au sein d'une réaction contre le principe d'autorité, réaction qu'avaient légitimée les fautes des dépositaires du pouvoir. Puisque ceux-ci affectaient de croire que les peuples avaient été créés tout exprès pour leur fournir la matière gouvernable et taillable, le public a eu raison de les traiter à son tour comme des excroissances parasites. Tout ce qu'il leur retranchait était autant de pris sur l'ennemi. La condition actuelle des fonctionnaires, sous le rapport matériel comme sous le rapport moral, est donc l'un des effets d'une crise ré-

volutionnaire qui, je le crois, touche à son terme Lorsque la société aura repris sa marche régulière, lorsque les gouvernants auront prouvé qu'ils sont dignes d'être à la tête des peuples, les gouvernés leur rendront leur confiance, et mettront fin à leurs actes de représailles.

On pourrait croire que chez un peuple profondément absorbé dans les intérêts matériels, tel que celui-ci, les avares doivent abonder. Il n'en est rien. Il n'y a jamais de lésinerie chez l'homme du Sud; il y en a quelquefois encore chez l'Yankée; mais nulle part, au Midi ou au Nord, on ne rencontre cette sordide avarice dont les exemples sont fréquents en Europe. L'Américain a une idée trop élevée de la dignité humaine pour consentir à se priver, lui et les siens, de ce comfort qui adoucit les frottements de la vie intérieure. Il respecte trop sa personne pour ne pas l'entourer d'un certain culte. Harpagon est un type qui n'existe pas aux États-Unis, et cependant Harpagon n'est pas à beaucoup près l'avare le plus misérablement crasseux qu'offre la société européenne. L'Américain est dévoré de la passion de la richesse, non parce qu'il trouve du plaisir à entasser des trésors, mais parce que la richesse est de la puissance, parce que c'est le levier avec lequel on maîtrise la nature.

Je dois aussi faire amende honorable aux Américains sur un point essentiel. J'ai dit que toute affaire était pour eux une affaire d'argent; or, il y a une sorte d'affaire qui, pour nous, peuple à affections vives, peuple aimant, peuple généreux, a principalement ce caractère mercantile, et qui ne l'a point du tout pour

eux ; c'est le mariage. Nous achetons notre femme avec notre fortune, ou nous nous vendons à elle pour sa dot. L'Américain la choisit ou plutôt s'offre à elle pour sa beauté, son intelligence et ses qualités de cœur : c'est la seule dot qu'il recherche. Ainsi, pendant que nous faisons matière à trafic de ce qu'il y a de plus sacré, ces marchands affectent une délicatesse et une élévation de sentiments qui eussent fait honneur aux plus parfaits modèles de la chevalerie. C'est au travail qu'ils doivent cette supériorité. Nos bourgeois de loisir, ne pouvant augmenter leur patrimoine, sont obligés, au moment où ils prennent femme, de supputer sa dot, afin de savoir si son revenu joint au leur suffira aux dépenses du ménage. L'Américain, ayant le goût et l'habitude du travail, est assuré de subvenir amplement, par son industrie, aux besoins de sa famille, et se trouve dispensé de ce triste calcul. Est-il possible de douter qu'une race d'hommes qui réunit ainsi à un haut degré les qualités les plus contradictoires en apparence, soit réservée à de grandes destinées?

XXV

LES SPÉCULATIONS.

Johnstwn (Pensylvanie), 4 août 1835.

L'aspect que présentent en ce moment les États-Unis est éminemment propre à rassurer les amis de la paix sur la possibilité d'une rupture entre ce pays et la France. Aujourd'hui les Américains de tous les partis agissent dans leurs affaires privées comme des gens bien convaincus qu'aucun malentendu ne viendra jeter la perturbation dans le commerce. Celui qui eût débarqué à New-York, à Boston ou à Philadelphie, le jour où l'on y annonça l'effet produit en France par le message du général Jackson, et qui aurait fait l'Épiménide jusqu'à présent, ne reconnaîtrait plus l'Amérique. A l'inquiétude a succédé la confiance la plus illimitée. Tout le monde spécule et l'on spécule sur tout. Les plus audacieuses entreprises n'effrayent pas ; toutes trouvent

des souscripteurs. Du Maine à la rivière Rouge, les États-Unis sont devenus une immense rue Quincampoix. Jusqu'à présent tout le monde est en bénéfice, ainsi qu'il arrive toujours tant que la spéculation est ascendante. Comme à argent facilement gagné personne ne regarde, la consommation est énorme, et Lyon s'en ressent.

Je dis que l'on spécule sur tout ; je me trompe. L'Américain, essentiellement positif, ne spéculera jamais sur les tulipes, même à New-York, quoique les habitants de cette ville aient du sang hollandais dans les veines. Les objets principaux de spéculation sont les mêmes qui occupent ordinairement l'esprit calculateur des Américains, c'est-à-dire les cotons, les terrains de ville et de campagne, les banques, les chemins de fer.

Les amateurs de terrains se disputent, à l'extrémité nord, les forêts de pins riches en bois de construction (1); à l'extrémité sud, les marécages du Mississipi, les terres à coton de l'Alabama et de la rivière Rouge, et, bien loin à l'ouest, les terres à blé et les pâturages de l'Illinois et du Michigan. Les développpements inouis de quelques villes neuves ont tourné les têtes, et l'on se rue sur les localités avantageusement situées, comme si, avant dix ans, trois ou quatre Londres,

(1) Pour donnner une idée de l'aveugle fureur des spéculations sur les terrains boisés du Maine, un plaisant a prétendu que les pauvres de la ville de Bangor s'étant échappés un moment de l'hôpital, avaient réalisé chacun un bénéfice de 1800 dollars avant qu'on eût pu les rejoindre.

autant de Paris, une douzaine de Liverpool devaient étaler sur le territoire américain leurs rues, leurs monuments, leurs quais encombrés de magasins, leurs ports hérissés de mâts. A New-York on a vendu des *lots* (1) pour une population de deux millions d'habitants, à la Nouvelle-Orléans pour un million au moins. On a distribué, en emplacement de maisons, des marais pestilentiels, des rochers à pic. En Louisiane, les terrains mouvants, repaires sans fond des alligators, les lacs et les cyprières de la Nouvelle-Orléans, qui ont dix pieds d'eau ou de vase, et ici le lit de l'Hudson qui en a vingt, trente, cinquante, ont trouvé de nombreux acheteurs. Prenez la carte des États-Unis ; placez-vous au lac Érié, qui, il y a vingt ans, était une solitude ; remontez-le jusqu'à sa pointe occidentale ; de là passez au lac Saint-Clair ; du lac Saint-Clair poussez au nord, traversez le lac Huron ; allez encore, entrez dans le lac Michigan, et avancez au sud jusqu'à ce que l'eau vous manque : vous trouverez une petite ville appelée Chicago, un des postes que nos Français avaient établis lors de leurs infatigables excursions au nord de l'Amérique. Chicago paraît appelé à posséder un jour un commerce étendu ; il sera à la tête d'un canal qui liera le Mississipi aux lacs et au Saint-Laurent ; mais aujourd'hui, Chigago a deux ou trois mille habitants à peine. Chicago a derrière lui des terres d'une admirable fertilité ; mais ces terres

(1) Un lot, ou un emplacement de maison, a 22 à 25 pieds anglais *de façade sur* 80 à 100 de profondeur.

sont encore incultes. Néanmoins, le terrain à dix lieues à la ronde s'est vendu, revendu et vendu encore par petits lambeaux, non pas à Chicago, mais à New-York, qui, par la route actuelle, en est à huit cents lieues. Il y a dans le commerce, à New-York, des morceaux de papier qui figurent des lots de ville à Chicago pour trois cent mille habitants. C'est plus que n'en compte aujourd'hui aucune ville du nouveau monde. Il est probable que plus d'un acquéreur de ces chiffons s'estimera heureux si, quand il ira examiner son acquisition, il ne la retrouve recouverte que de six pieds d'eau du lac.

Les spéculations sur les chemins de fer ne le cèdent guère à celles des terrains. L'Américain a une passion pour les chemins de fer; il les aime, ainsi que le disait Camille Desmoulins de lui-même par rapport à Mirabeau, comme un amant aime sa maîtresse. Ce n'est pas seulement parce que le suprême bonheur consiste, pour l'Américain, dans cette précipitation qui dévore le temps et annule l'espace; c'est aussi parce qu'il sent, lui qui raisonne toujours, que ce mode de communication est parfaitement adapté à l'immensité de son territoire, à son littoral aplati, et à la configuration peu accidentée de la grande vallée du Mississipi, et parce qu'il trouve dans ses forêts primitives une profusion de matériaux, qui lui permet de les exécuter à bon marché. On multiplie donc les chemins de fer en concurrence des fleuves et des canaux, en opposition les uns aux autres. Si les travaux aujourd'hui en construction s'achèvent (et je crois qu'ils s'achèveront),

il y aura, dans deux ans, trois routes distinctes de Baltimore à Philadelphie, sans compter l'ancien grand chemin, savoir deux par chemins de fer exclusivement, la troisième par bateau à vapeur et chemin de fer. Celle des trois qui gagnera une demi-heure sur ses rivales sera à peu près sûre de les ruiner.

Le mode de création des banques, universellement adopté ici (c'est le même pour toutes les entreprises d'utilité publique lorsqu'elles sont livrées à l'industrie particulière), consiste dans l'autorisation donnée par la législature d'ouvrir des livres de souscription dans un lieu public, où tous ont la faculté de venir s'inscrire moyennant un versement préalable de cinq, dix ou vingt pour cent. Le jour de l'ouverture des livres est une solennité. Chez nous, on fait queue à la porte des théâtres; aux États-Unis, cette année, on faisait queue, avec une anxiété profonde, à la porte des sanctuaires où les livres de souscriptions aux banques étaient déposés. A Baltimore, les registres ont été ouverts pour la création d'une banque nouvelle (*Merchants' bank*), au capital de deux millions (on compte ici par millions de dollars); la souscription s'est élevée à près de cinquante. A Charleston, pour le même capital de deux millions, la souscription a été de quatre-vingt-dix; et comme, à Charleston, le versement préalable exigé par la loi était, cette fois, de vingt-cinq pour cent, l'à-compte versé en monnaie courante, monnaie de papier, il est vrai, mais qui vaut le pair, a fait la somme de vingt-deux millions de dollars (environ cent dix-huit millions de francs), ou onze fois

le capital requis. Cette rage pour les actions de banque s'explique aisément. La plupart des banques ici sont des établissements irresponsables de fait, qui ont le privilége de battre monnaie avec du papier. Les actionnaires des banques touchent des intérêts de huit, neuf, dix et douze pour cent (1) sur des capitaux que, par des combinaisons ingénieuses, ils peuvent se dispenser de posséder, et cela dans un pays où sont cotés à 110 et 115 les 5 pour 100 de Pensylvanie ou de New-York et les 6 de l'Ohio. Les 6 pour 100 de l'État d'Ohio ! qu'en penseraient, s'ils revenaient au jour, les héros du fort Duquesne.

La plupart de ces spéculations sont imprudentes, plusieurs sont folles. La hausse d'aujourd'hui peut et doit être suivie d'une crise demain. De grandes fortunes, et en grand nombre, sont sorties de terre depuis le printemps; d'autres y rentreront peut-être avant la chute des feuilles. L'Américain ne s'en inquiète pas. Pour chatouiller sa fibre robuste, il lui faut des sensations violentes. L'opinion publique et la chaire interdisent à son organisation vigoureuse les satisfactions sensuelles, le vin, les femmes, le déploiement d'un luxe princier; les cartes et les dès lui sont défendus; l'Américain demande donc aux affaires les émotions fortes dont il a besoin pour se sentir vivre. Il s'aventure avec

(1) Il y a des compagnies financières qui distribuent des dividendes sur le pied de 20 pour 100. Tel a été le cas, il y a quelques jours, pour *l'Atlantic Insurance Company* de New-York. Les banques proprement dites n'atteignent jamais ce chiffre. (Voir tome 1, page 66, note 1.)

délices sur la mer mouvante des spéculations. Un jour, la vague le pousse jusqu'aux nues; il savoure à la hâte cet instant de triomphe. Le lendemain, il disparaît entre les crêtes de la lame; il ne s'en trouble pas; il attend avec flegme, et se console dans l'espoir d'un meilleur avenir. Et d'ailleurs, pendant qu'on spécule; que les uns s'enrichissent et que les autres se ruinent, les banques naissent et distribuent le crédit, les chemins de fer et les canaux se déroulent, les bateaux à vapeur se lancent de leurs chantiers sur les fleuves, sur les lacs, sur l'Océan; la carrière va toujours s'élargissant pour les spéculateurs, pour les chemins de fer, les canaux, les bateaux à vapeur et les banques. Quelques individus perdent, mais le pays gagne; le pays se peuple, se défriche, se développe, le pays marche. *Go ahead!* (1)

Si le mouvement et la rapide succession des sensations et des idées constituent la vie, ici l'on vit au centuple; tout est circulation, tout est mobilité et agitation frémissante. Aux expériences succèdent les expériences; aux entreprises, les entreprises. La richesse et la pauvreté se suivent à la piste et se délogent tour à tour. Pendant que les grands hommes du jour détrônent ceux de la veille, ils sont déjà à demi renversés par les grands hommes du lendemain. Les fortunes

(1) *En avant, marche!* Cette locution a été mise à la mode par le colonel Crockett, rude personnage de l'Ouest, qui est membre du congrès. Le fils d'un de ses voisins lui ayant écrit pour lui demander l'autorisation d'épouser sa fille, on assure que Crockett lui envoya cette réponse laconique: Go ahead.

durent une saison; les réputations, la durée d'un éclair. Un irrésistible courant entraîne tout, broie tout, remet tout sous des formes nouvelles. Les hommes changent de maison, de climat, de métier, de condition, de parti, de secte (1); les États changent de lois, de magistrats, de constitution. Le sol lui-même, ou tout au moins les édifices, participent à l'instabilité universelle (2). L'existence d'un ordre social au sein de ce tourbillon semble un prodige, une anomalie inexpli-

(1) On change ici de religion pour beaucoup de motifs divers. Il n'est pas rare de voir des Américains, devenus riches, changer de secte, et embrasser, par exemple celle de l'épiscopalisme anglican, qui est réputée la plus *fashionable* de toutes. Au reste, le passage d'une secte à l'autre ne peut être, aux États-Unis, un acte aussi grave qu'on est porté à le supposer dans les pays catholiques. Toutes les sectes protestantes diffèrent peu les unes des autres, moins assurément qu'un janséniste d'un moliniste, qu'un jésuite d'un gallican. Il faut pourtant excepter l'anglicanisme, qui a un caractère propre, une discipline et une liturgie à part, ainsi que les deux sectes peu nombresuse des unitairiens, qui nient la divinité du Christ, et des universalistes, qui ne croient pas à la réprobation.

(2) Les maisons américaines sont en général peu élevées et très-légèrement construites. Leurs murailles n'ont qu'une épaisseur et demie de brique, quelquefois une seulement; ainsi, quand l'alignement des rues change, ce qui a fréquemment lieu à New-York, par exemple, on les avance ou on les recule sans inconvénient; souvent même on les exhausse. Dans la campagne, il y a beaucoup de maisons en bois. Celles-ci se transportent sur des roues à des distances assez considérables. Je me suis trouvé arrêté, étant en diligence, entre Troy et Albany, par une maison de plus de quarante pieds de façade qui voyageait ainsi.

cable. On dirait que, formée d'éléments hétérogènes que le hasard a juxtaposés, et dont chacun suit un orbite que modifient seulement son caprice et son intérêt, cette société, après s'être élevée un instant jusqu'au ciel comme une trombe, doit inévitablement retomber à plat, réduite en poudre ; telle ne sera pourtant pas sa destinée. Au milieu de ce système mobile, il y a un point fixe; c'est le foyer domestique, ou, pour parler plus clairement ; le lit conjugal. Une sentinelle austère, âpre quelquefois jusqu'au fanatisme ; écarte de ce point sacré tout ce qui pourrait en troubler la fixité ; c'est le sentiment religieux. Tant que le point fixe jouira de son inviolabilité, tant que la garde qui y veille persistera dans sa rigoureuse vigilance, le système pourra, sans danger sérieux, faire de nouvelles pirouettes et subir de nouveaux changements à vue ; il pourra être battu par la tempête ; mais, en vertu de son élasticité et à l'aide de son point d'attache, il n'éclatera pas et surnagera. Il pourra même se fractionner en groupes divers presque indépendants les uns des autres; mail il se répandra sur la terre, il croîtra en étendue, en ressources, en énergie.

L'influence de la démocratie est si universelle en ce pays, qu'il était tout simple qu'elle vînt lever la tête au milieu des spéculateurs. Il y a donc eu des coalitions d'ouvriers qui ont voulu participer aux bénéfices, et pour leur part ils ont demandé diminution de travail, accroissement de salaire. Le second point était juste, car, dans la hausse générale, tous les objets de consommation ont augmenté de prix. Ici la

coalition n'est point timide ; elle a d'abord l'habitude anglaise de discourir sur la place publique et de faire des processions. De plus, la classe ouvrière sent sa force, connaît son empire, et sait en faire usage. Les divers corps de métiers se sont assemblés à New-York à Philadelphie et ailleurs. Ils ont délibéré publiquement et ont exposé leurs prétentions. Les femmes ont leurs *meetings* aussi bien que les hommes. Celui des couturières de Philadelphie a eu de l'éclat; il était présidé par un économiste, M. Mathieu Carey, qu'assistaient, comme vice-présidents, deux ecclésiastiques. Parmi les réclamations, l'on a remarqué celle des garçons boulangers, qui, en vertu des droits de l'homme et de la sainteté du septième jour, ne voulaient pas faire de pain le dimanche. Les principaux corps de métiers ont décidé que tout travail resterait suspendu jusqu'à ce que les maîtres (1), si ce nom peut s'appliquer ici autrement que par dérision, eussent accédé à leur ultimatum. Afin que nul n'en ignorât, ils ont fait publier leurs *résolutions* dans les journaux, signées du président et des secrétaires du *meeting*. Ces résolutions déclarent que ceux des ouvriers qui refuseraient de s'y conformer auraient à subir les conséquences de leur refus. Les *conséquences* ont été que les ouvriers réfractaires, qui s'obstinaient à travailler, ont été chassés de leurs chantiers à coup de bâtons et de pierres, sans que l'autorité ait cru devoir

(1) Ce mot n'est pas en usage ici. On se sert de celui d'*employer* (employeur).

donner signe de vie. La *conséquence* est qu'en ce moment, le long du canal du Schuylkill, une poignée de bateliers empêchent les bateaux chargés de charbons de descendre à Philadelphie, les tiennent en embargo, interrompent ainsi l'une des branches les plus fructueuses du commerce de la Pensylvanie, privent d'emploi les mariniers et les bâtiments de Philadelphie, qui distribuent le précieux combustible sur le littoral de l'Union, et exposent les mineurs à être congédiés. La milice les regarde faire; le shérif reste les bras croisés. Si la minorité des bateliers persiste, car ces désordres sont l'ouvrage d'une faible minorité, il est à craindre qu'une bataille ne s'engage entre eux et les mineurs (1). A Philadelphie la *conséquenee* a été encore que les charpentiers, pour amener à composition quelques entrepreneurs récalcitrants, ont mis le feu à plusieurs maisons que ces entrepreneurs bâtissaient. Cette fois l'autorité s'est émue, le maire a fait placarder un avis par lequel, considérant qu'il y a des raisons de croire que ces incendies sont l'œuvre de la malveillance, il offre mille dollars de récompense à qui en signalera les auteurs. Mais il est trop tard. La municipalité, dans le but, dit-on, de gagner quelques votes à la cause de l'opposition qu'elle soutient, au lieu d'interposer sa médiation entre les ouvriers et les maîtres, s'était empressée, dès les premiers jours, de donner raison aux premiers en souscrivant d'emblée à toutes leurs conditions pour les travaux de la ville (2).

(1) Voir la note 34 à la fin du volume.

(2) Voir la note 35 à la fin du volume.

Le philosophe, pour qui le présent n'est qu'un point, peut, en retournant ces faits, y trouver matière à se réjouir. Les ouvriers et les domestiques vivent en Europe dans une condition de dépendance presque absolue qui n'est commode qu'à celui qui commande. Légitimistes, républicains, juste-milieu, tous agissent à l'égard de l'ouvrier qu'ils emploient ou du domestique qui les sert, comme si c'était un être d'une nature inférieure, qui doive au maître tout son zèle et tous ses efforts, sans qu'il lui soit dû en retour rien de plus qu'un maigre salaire. Il est permis, il est beau d'appeler de ses vœux des combinaisons sociales qui établissent une proportion plus équitable entre les droits et les devoirs. En Amérique, le principe absolu de la souveraineté du peuple ayant été appliqué aux rapports du maître et du serviteur, du bourgeois et de l'ouvrier, l'industriel, le fabricant et l'entrepreneur, à qui les ouvriers font la loi, cherchent autant que possible à se passer d'eux, et substituent de plus en plus la puissance des machines à la force de l'homme; ainsi les travaux industriels les plus pénibles pèsent de moins en moins sur l'espèce humaine. Le maître à qui ses domestiques obéissent quand il leur plaît, et qui paye cher (1) pour être mal servi et servi de mauvaise grâce, favorise, autant qu'il est en lui, les mécaniques

(1) Dans la plupart des provinces de France, les gages annuels d'un domestique sont de 60 à 80 fr. par an; ici c'est 50 à 60 fr. par mois, et un domestique en France fait l'ouvrage de deux ici.

et les appareils qui simplifient la besogne, afin d'économiser le travail et les serviteurs.

Il y aurait en ce pays une étude curieuse à faire, non-seulement sur les grands mécanismes industriels, mais aussi sur les outils à la main et sur les ustensiles de l'économie domestique. Ces ustensiles, ces outils, ces mécanismes influent puissamment sur la liberté pratique du plus grand nombre; c'est par eux que la classe la plus nombreuse s'affranchit peu à peu d'un joug qui tend à l'écraser et à la flétrir. Sous ce rapport donc, ce qui se passe ici entre le maître et le domestique, le bourgeois et l'ouvrier, contribue à hâter un avenir qu'un ami de l'humanité doit appeler de tous ses vœux. Mais si la satisfaction philosophique est ample, la satisfaction matérielle et présente manque presque absolument. Pour quiconque n'est pas ouvrier ou domestique, pour quiconque surtout a goûté de l'existence des classes cultivées d'Europe, la vie pratique et réelle, la vie en chair et en os, se compose d'une série de tiraillements, d'incertitudes, de déplaisirs, je dirais presque d'humiliations. L'indépendance des ouvriers est quelquefois la ruine des chefs d'industrie; l'indépendance des domestiques entraîne la dépendance des femmes, les relègue dans leur ménage à des occupations fort peu en harmonie avec l'éducation soignée que beaucoup d'entre elles ont reçue, et les y tient clouées depuis le jour de leur mariage jusqu'à celui de leur mort.

Lorsque la force novatrice, à qui rien ne fait contre-poids, agit avec un grand excès d'énergie, c'est au

détriment de toutes les classes sans exception. Alors, non-seulement l'existence des classes qu'en Europe on appelle supérieures, et qui ici doivent prendre un autre nom, est dépouillée de mille petites jouissances qu'il est convenu de mépriser dans les livres et dans les discours d'apparat, quoique chacun les estime fort dans la réalité ; mais encore la machine sociale se détraque, le malaise devient général, les exigences démesurées de celui que j'appellerai l'inférieur, pour parler à l'européenne, retombent lourdement sur lui. En ce moment, par exemple, les sybarites de Philadelphie, qui tiennent à avoir du pain frais le dimanche, ne sont pas les seuls qui souffrent ou soient menacés de souffrir. Si les prétentions exagérées des ouvriers continuaient, on verrait les commandes diminuer; le travail serait moins en demande. Les spéculations, si le travail ne les consolide pas, doivent crever comme des bulles de savon, et si la réaction arrive, l'ouvrier, qui économise peu, la ressentira plus vivement que tout autre.

XXVI

LES EAUX DE BEDFORT.

Bedford-Springs (Pensylvanie), 7 août 1835.

Me voici aux eaux de Bedford; c'est un des lieux de plaisance des États-Unis. Il y a trois jours à peine que j'y suis, et je me hâte de fuir. Il faut que les Américains, et encore plus les Américaines, s'ennuient bien profondément dans leur intérieur, pour qu'ils consentent à échanger le calme et le comfort du foyer domestique contre le bruit sans gaieté et la misère prosaïque d'un pareil séjour.

Il semble que, dans les pays vraiment démocratiques, comme ici les États du Nord, il ne peut rien exister dans le genre des eaux d'Europe; vous verrez qu'à mesure que l'Europe se démocratisera, si tel est son destin, vos délicieux rendez-vous d'été perdront tout leur charme. L'homme est exclusif par nature. Il

y a bien peu de plaisirs qui ne cessent de l'être du moment où ils sont accessibles à tous, et par cela seul. A Saratoga, à Bedford, l'Américain s'ennuie parce qu'il sent qu'il y a vingt mille pères de famille, dans Philadelphie et New-York, qui peuvent, tout aussi bien que lui, si l'envie leur en prend, et elle leur prend en effet, se donner la satisfaction d'y amener leurs femmes et leurs filles, et, une fois là, de bâiller sur une chaise dans la galerie, pendant tout le jour; d'aller les armes à la main (je parle du couteau et de la fourchette) enlever leur part d'un mauvais dîner; d'étouffer le soir dans la cohue d'une réunion dansante, et de dormir, s'il est possible, au milieu du vacarme, sur un grabat, dans une résonnante cellule en planches de sapin. L'Américain traverse, sans y regarder, les magnifiques paysages qui bordent l'Hudson, parce qu'il est, lui six-centième ou millième, sur le bateau à vapeur. Franchement, je deviens Américain sous ce rapport, et je n'ai bien admiré le panorama de Westpoint et des *Highlands* (1), que lorsque je me suis trouvé, seul, dans ma barque sur le fleuve.

La démocratie est trop nouvelle venue sur la terre pour avoir pu encore organiser ses plaisirs et ses joies. Tous nos plaisirs actuels d'Europe sont fondés sur l'exclusion, sont aristocratiques comme l'Europe elle-même, et, par conséquent, ne sauraient être à l'usage de la multitude. Il faudra donc que, sous ce rapport,

(1) On appelle ainsi les montagnes qui bordent l'Hudson du côté de Westpoint et au-dessus.

tout comme en politique, la démocratie américaine fasse du neuf. Le problème ést difficile; mais il n'est pas insoluble, car autrefois il fut résolu chez nous. Les fêtes religieuses du catholicisme étaient éminemment démocratiques : tous y étaient appelés, tous y prenaient part. A quels transports de joie et d'enthousiasme l'Europe tout entière ne se livrait-elle pas, grands et petits, nobles, bourgeois et serfs, lorsque, du temps des croisades, on célébrait par une procession et par un *Te Deum* la victoire d'Antioche ou la prise de Jérusalem! Aujourd'hui même, dans nos provinces du Midi, où la foi ne s'est pas éteinte, il existe encore des cérémonies vraiment populaires: telles sont les fêtes de Pâques avec les représentations de la Passion exposées dans les églises, et les processions avec leur déploiement de croix et de bannières, leurs confréries de pénitents, au froc pointu et aux robes ondoyantes, et leurs longues files d'enfants et de femmes avec les saints et les saintes qui y figurent en grand costume et les reliques qu'on y promène pieusement; et enfin, avec la pompe militaire et civile qui s'y mêle malgré l'athéisme de la loi. C'est le spectacle du pauvre, spectacle qui lui laisse des souvenirs meilleurs et plus vives que ne le font au faubourien de Paris les drames atroces du boulevard et les feux d'artifice de la barrière du Trône.

Déjà ici, dans les États de l'Ouest en particulier, la démocratie commence à avoir ses fêtes où sa fibre est remuée, et dont elle savoure les émotions avec délice : ce sont des fêtes religieuses, ce sont les *camp-*

meetings des méthodistes, où la population se porte avec ardeur, malgré les remontrances philosophiques des autres sectes plus bourgeoises, qui blâment leurs chaleureux élans et leurs allures déclamatoires; malgré le caractère convulsionnaire et hystérique des scènes du *banc d'anxiété*, ou plutôt à cause de ce caractère. Dans les anciens États du Nord, il y a les processions politiques, pures démonstrations de parti le plus souvent, mais qui ont cela d'intéressant que la démocratie y prend part, car c'est le parti démocratique qui organise les plus brillantes et les plus animées. Après les *camp-meetings*, les processions politiques sont les seules choses, en ce pays, qui ressemblent à des fêtes. Les banquets de parti, avec leurs discours et leur déluge de toasts, sont glacés, sinon repoussants, et, par exemple, je n'ai rien vu de plus souverainement disgracieux qu'un banquet offert sur la pelouse de Powelton, près de Philadelphie, à la population tout entière, par l'opposition, c'est-à-dire par la bourgeoisie.

A Philadelphie, je m'arrêtais involontairement pour regarder passer les arbres gigantesques (*poles*) qui faisaient leur entrée solennelle sur huit roues, pour être plantés par la démocratie la veille des jours d'élection. Je me souviens de l'un de ces *hickory-poles* (1) qui s'avançait la tête garnie de son feuillage frais encore, au son du fifre et du tambour, précédé par des dé-

(1) L'*hickory* est fort en honneur parmi les démocrates, parce que le surnom populaire du général Jackson est *Old Hickory*.

mocrates en rang, sans autre distinction qu'une des petites branches de l'arbre sacré à leur chapeau. Il était traîné par huit chevaux dont les harnais étaient chargés de rubans et de devises. A cheval sur l'arbre lui-même, une douzaine de *jackson-men, de la plus belle eau*, l'air satisfait et triomphant d'avance, agitaient des drapeaux en l'air, en criant : *Huzzah for Jackson!*

Cette promenade de l'*hickory* n'est elle-même qu'un détail à côté des scènes processionnelles que j'ai vues à New-York.

C'était pendant la nuit qui suivit la clôture des élections, où la victoire s'était prononcée pour le parti démocratique (1). La procession avait un quart de lieue de long. Les démocrates marchaient en bon ordre et aux flambeaux; il y avait des bannières plus que je n'en vis en aucune fête religieuse, toutes en transparents, à cause de l'obscurité. Sur les unes étaient inscrits les noms des confréries démocratiques, *Jeunes démocrates du neuvième* ou *du onzième ward* (quartier); les autres étaient couvertes d'imprécations contre la banque des États-Unis; *Nick Biddle* et *Old Nick* (le diable) faisaient les frais de rapprochements plus ou moins ingénieux; c'était le pendant du *Libera nos à malo*. Puis il y avait des portraits du général Jackson à pied et à cheval; il y en avait en uniforme de général et en *Tennessee farmer* (2), la fameuse canne d'*hickory* à la main. Ceux de Washington et de Jeffer-

(1) Voir la lettre XVI.

(2) Le *Fermier de Tennessée*, à cause des propriétés du général Jackson dans cet État.

son, entourés de maximes démocratiques, se mêlaient aux emblèmes de tous les goûts et de toutes les couleurs. Dans le nombre figurait un aigle, non en peinture, mais un véritable aigle vivant, attaché par les serres, au milieu d'une couronne de feuillage, et hissé au bout d'un bâton, à la façon des étendards romains. L'oiseau impérial était porté par un robuste matelot, plus satisfait que ne le fut jamais échevin admis à tenir l'un des cordons du dais, dans une cérémonie catholique. Du plus loin que j'aperçus les démocrates s'avancer, je fus frappé de la ressemblance de leur farandole avec le cortége qui accompagne le viatique à Mexico ou à Puebla. Les Américains porteurs de bannières étaient aussi recueillis que les Indiens Mexicains porteurs de fallots sacrés. La procession démocratique avait d'ailleurs ses reposoirs tout comme une procession catholique ; elle s'arrêtait devant les maisons des *jackson-men*, pour faire retentir l'air de ses bravos (*cheers*) ; elle stationnait à la porte des chefs de l'opposition, pour y lâcher trois, six ou neuf grognements (*groans*). Si ces tableaux rencontraient leur peintre, on les admirerait au loin : à l'égal des triomphes et des sacrifices que les anciens nous ont laissés en marbre et en bronze. Car c'est plus que du grotesque à la façon des scènes immortalisées par Rembrandt : c'est de l'histoire, et de la grande ; ce sont des épisodes d'une merveilleuse épopée qui laissera au monde de longs souvenirs, celle de l'avénement de la démocratie.

Et pourtant, comme fêtes et cérémonies, ces processions politiques sont bien inférieures aux *revisals*

qui ont lieu dans les *camp-meetings*. Toute fête où les femmes ne figurent point n'est qu'une demi-fête. Pourquoi vos cérémonies constitutionnelles sont-elles si complétement dépourvues d'attrait? Ce n'est pas seulement parce que ceux qui y figurent sont des bourgeois, fort honorables assurément, mais peu poétiques, et que l'éclat des costumes et le prestige des beaux-arts en sont bannis; c'est plus encore parce que les femmes n'y ont pas et ne peuvent y trouver place. Un homme d'esprit a dit que les femmes n'étaient pas poëtes; mais qu'elles étaient la poésie même.

Je me souviens de ce qui, dans ma ville de province, faisait le charme et l'éclat des processions. Nous ouvrions de grands yeux quand s'avançait la robe rouge du premier président; nous admirions les épaulettes et l'habit brodé du général, et plus d'une vocation militaire s'est décidée ce jour-là; nous regardions venir de loin, par-dessus les têtes, le cortége épiscopal, nous nous jetions machinalement à genoux lorsque le dais, s'approchant avec son escorte de lévites, nous montrait l'évêque, vieillard vénérable, la mitre sur le front le saint-sacrement entre les mains; nous portions envie à la gloire des jeunes hommes qui étaient, pour un jour, saint Marc ou saint Pierre; plus d'un grand garçon eût abdiqué ses quinze ans, dont il était fier, pour être admis à l'insigne honneur d'être l'un de ces petits saint Jean vêtus d'une peau de mouton; mais la foule entière suspendait son souffle, quand on apercevait parmi la forêt de bannières, entre les surplis et les aubes des prêtres, à travers les frocs pointus des péni-

et les baïonnettes de la garnison, une de ces jeunes filles en robe blanche, qui représentaient les saintes femmes et la mère des Sept Douleurs; ou celle qui, chargée de chaînes d'or, de rubans et de perles, figurait l'impératrice à côté de son empereur (1); ou celle qui, en sainte Véronique déployait le voile dont fut essuyé le visage du Sauveur montant au Calvaire; ou celles enfin, tout émues encore, qui avaient été le matin confirmées par monseigneur. De même, c'est parce qu'il y a des femmes aux *camp-meetings*, et qu'elles y sont actrices au même rang que les plus fougueux prêcheurs, c'est pour cela seul que la démocratie américaine y accourt. Les *camp-meetings*, avec leurs pythonisses délirantes, ont fait le succès des méthodistes, et leur ont attiré, en Amérique, une église plus nombreuse que celles des sectes qui fleurissent le plus parmi la race anglaise en Europe (2).

Des tournois supprimez les femmes, il ne reste plus qu'un assaut de maîtres d'armes. Des *camp-meetings*, enlevez le *banc d'anxiété*, faites disparaître ces femmes qui palpitent, crient et se roulent à terre, s'accrochent pâles et échevelées, l'œil hagard, aux ministres qui leur soufflent l'esprit saint, ou celles qui

(1) C'est un des souvenirs de l'empire romain, qui en a laissé de très-profonds dans nos départements du Midi.

(2) Les deux sectes les plus nombreuses des États-Unis, sont celles des méthodistes et des baptistes (ou anabaptistes) : elles comprennent ensemble plus de la moitié de la population. Les baptistes ont un langage exalté comme celui des méthodistes. (Voir la note 36 à le fin du volume.)

saisissent au passage, à la porte des tentes, le pécheur endurci afin de l'attendrir; vainement la scène se passera au milieu d'une forêt majestueuse, pendant une belle soirée d'été, sous un ciel qui ne craint point la comparaison avec celui de la Grèce; vainement vous serez entouré de tentes et de chariots nombreux qui vous rappelleront le train d'Israël à la sortie d'Égypte; vainement les feux allumés au loin, entre les arbres, vous montreront les prêcheurs debout, gesticulant au-dessus de la foule; vainement l'écho des bois vous renverra les éclats de leur voix retentissante; ce sera un spectacle dont vous serez rassasié au bout d'une heure; tandis que les *camp-meetings*, tels qu'ils sont, ont le don de retenir les populations de l'Ouest pendant de longues semaines. On en a vu qui duraient un mois entier.

J'admets que les *camp-meetings* et les processions politiques ne sont encore en Amérique que des faits exceptionnels. Un peuple n'a de caractère complet que lorsqu'il a ses fêtes nationales et ses plaisirs, sa poésie, enfin, à lui. A cet égard, la nationalité américaine ne sera pas saisée à constituer. L'Américain manque d'un passé à qui demander des inspirations. En quittant la vieille terre d'Europe et en rompant avec l'Angleterre, ses pères laissèrent derrière eux toutes les chroniques, toutes les légendes, toutes les traditions, ce qui fait la patrie, cette patrie qu'on n'emporte pas *à la semelle de ses souliers*. L'Américain s'est donc appauvri en idéalité de tout ce qu'il a gagné en richesse matérielle. Mais, avec la démocratie, il y a toujours de la ressource en fait d'imagination. Je ne prétends pas dire

comment la démocratie américaine suppléera au défaut de passé et de souvenirs, pas plus que je ne me charge de déterminer comment elle s'imposera à elle-même un frein, et préviendra ses propres écarts. Je suis cependant convaincu que l'Amérique aura ses cérémonies, ses fêtes, son art, tout comme je suis persuadé qu'elle s'organisera régulièrement; car je crois à l'avenir de la société américaine, ou, pour mieux dire, du commencement de société qui grossit à vue d'œil, à l'est et encore plus à l'ouest des Alléghanys.

En France, depuis plus d'un siècle, nous sommes à batailler contre nous-mêmes pour nous dépouiller de notre originalité nationale. Nous essayons de nous faire raisonnables sur le modèle de ce que nous croyons être le type anglais (1), et, à notre exemple, les peuples de l'Europe méridionale se torturent pour prendre un air calculateur et parlementaire. L'imagination est traitée comme la folle du logis. Les nobles sentiments, l'enthousiasme, l'exaltation chevaleresque, ce qui fit la gloire de notre France, ce qui valut à l'Espagne la moitié de l'univers, tout cela est dédaigné, est bafoué. Les fêtes publiques et les cérémonies populaires sont devenues la risée des esprits forts. L'amour des beaux-arts n'est plus qu'une passion frivole. Nous faisons des efforts inouis pour nous amaigrir l'esprit et le cœur, conformément aux prescriptions des *Sangrados* de la religion et de la politique. Pour dépouiller notre existence du dernier vestige de goût

(1) Voir la note 37 à la fin du volume.

et d'art, nous avons poussé l'abnégation jusqu'à échanger la majestueuse élégance des costumes que nous avions empruntés aux Espagnols, lorsqu'ils donnaient le ton à l'Europe, contre la défroque des Anglais, que l'on peut qualifier d'un mot, c'est qu'elle est assortie au climat de la Grande-Bretagne. Passe encore si nous n'avions fait que jeter comme un iuntile bagage nos tournois, nos carrousels, nos jubilés, nos fêtes religieuses et notre luxe vestiaire! Malheureusement nous sommes remontés jusqu'à la source de toute poésie sociale et nationale, jusqu'à la religion, et nous avons voulu la tarir. Nos mœurs et nos coutumes retiennent à peine un léger vernis de leur grâce tant vantée. La politique est abandonnée au positivisme le plus aride. Ce serait à désespérer du génie national si, de temps à autre, des élans et des explosions ne révélaient qu'il sommeille, mais qu'il n'est pas mort, et que le feu sacré couve sous la cendre.

Certes, la France et les peuples de l'Europe méridionale dont elle est le coryphée, doivent de la reconnaissance à la philosophie du XVIIIe siècle. C'est elle qui a été notre protestantisme, c'est à-dire qui a relevé chez nous l'étendard de la liberté, ouvert la carrière à l'esprit humain, et constitué la personnalité. Avouons cependant que, par cela seul qu'elle est irréligieuse, elle est inférieure au protestantisme allemand, anglais et américain.

Les écrits des apôtres de cette grande révolution dureront comme monuments littéraires, mais non comme leçons de morale, car tout ce qui est irréligieux

n'a qu'une valeur sociale éphémère. Plaçons au Panthéon les restes de Voltaire et de Montesquieu, de Jean-Jacques et de Diderot; mais sur leurs monuments déposons leurs ouvrages couverts d'un voile. Apprenons au peuple à bénir leur mémoire; mais ne lui enseignons pas leurs systèmes, et empêchons qu'ils ne lui soient enseignés par de serviles continuateurs que ces grands écrivains désavoueraient s'ils revenaient habiter cette terre; car les hommes de cette trempe sont du siècle présent, quelquefois du siècle à venir, et jamais du siècle passé.

En retour de ce que l'on nous enlevait, on nous a dotés du régime parlementaire. On a supposé qu'il satisferait à tous nos besoins, qu'il comblerait tous nos vœux dans l'ordre moral et dans l'ordre des idées, tout comme dans l'ordre matériel. Dieu me garde d'être l'ennemi du système représentatif! Je crois à sa durée, quoique je doute que nous ayons encore découvert la forme sous laquelle la nature française et celle des peuples méridionaux pourront s'en accommoder; mais quelle qu'en soit la valeur politique, on conviendra qu'il ne remplace pas, qu'il ne remplacera jamais à lui seul tout ce dont les réformateurs nous ont dépouillés. Il a ses cérémonies et ses fêtes; mais cela respire un parfum de procès-verbal dont nos sens sont révoltés. Quoiqu'il ait, jusqu'à un certain point, ses dogmes et son mysticisme, il n'a point prise sur nos imaginations. Les beaux-arts lui sont antipathiques. Il n'a pas le don de remuer nos cœurs. Il laisse donc en dehors les trois quarts de notre existence.

Je comprends qu'ici l'on ait espéré faire du gouvernement représentatif la pierre angulaire et la clef de voûte de l'édifice social. Un Américain de quinze ans est raisonnable comme un Français de quarante. Puis la société y est mâle; la femme, qui en tout pays est un être peu parlementaire, n'y exerce point d'empire : il n'y a pas de salons aux États-Unis. Cependant, ici même, ce régime n'existe plus, dans sa pureté primitive, que sur le papier. Le champ religieux, passablement rétréci, il est vrai, y est d'ailleurs resté ouvert à l'idéalité humaine, et l'imagination y trouve pâture, tant bien que mal. Mais, chez nous, il faudrait être fanatique du représentatif pour songer à en faire le pivot de notre vie sociale. Nous avons tous une jeunesse, Dieu merci! Chez nous, les femmes sont une puissance fort réelle, quoiqu'il n'en soit point parlé dans la charte; et notre caractère national a beaucoup de traits féminins, je ne dis pas efféminés. Vous auriez beau décimer la France et n'y laisser que les bourgeois ayant passé la quarantaine, ce qui a le sens rassis, ce qui est bien désillusionné, c'est-à-dire bien dépoétisé, vous arriveriez à peine à avoir une société qui se contentât des émotions constitutionnelles.

Voilà pourquoi la France est le théâtre d'une lutte incessante entre l'âge mûr et la vieillesse d'un côté, et de l'autre les jeunes gens qui trouvent leur lot trop mince. La jeunesse accuse Géronte d'étroitesse, de pusillanimité, d'égoïsme; Géronte se plaint de l'ambition effrénée qui dévore les jeunes gens et de leur indomptable turbulence.

La jeunesse moderne a perdu le sentiment du respect dû à la vieillesse, ce qui est un grave symptôme de décadence sociale. Aigrie par le mécontentement, la jeunesse en est venue à ce point, qu'elle méprise l'expérience; elle se croit supérieure aux hommes blanchis dans le gouvernement des choses humaines; elle persiste opiniâtrément dans cette erreur funeste, quoique la démonstration du fait de son infériorité lui ait été administrée durement. Ses levées de boucliers finissent toujours par des défaites; elle ressaisirait demain l'influence politique, à la faveur d'une révolution nouvelle, qu'après-demain elle en serait de nouveau dépossédée; parce que la jeunesse, qui, en effet, est aujourd'hui supérieure à l'âge mûr et à la vieillesse dans beaucoup de branches des connaissances humaines, qui sait mieux la physique, la chimie, les mathématiques, la physiologie, qui est plus versée dans les théories d'économie politique, est et sera inévitablement toujours en arrière en ce qui concerne la science la plus difficile de toutes, celle qui est le fondement de toute pratique, la science du cœur humain. Si mal fondées cependant que soient les prétentions de la jeunesse à mettre la main sur le gouvernail, il n'en est pas moins vrai que si l'on voulait réduire la vie publique au déroulement monotone des formes constitutionnelles, on aurait indéfiniment à lutter contre ses énergiques protestations et contre la résistance plus ou moins ouverte de tout ce qui, comme elle, porte un cœur ayant besoin de battre, de tout ce qui vit en imagination autant que dans le monde des intérêts.

Il n'y a de bon gouvernement que celui qui satisfait à la fois au besoin d'ordre, de régularité, de stabilité et de prospérité matérielle, dont se préoccupent l'âge mûr et la vieillesse, et qui, en même temps, sait suffire à la soif de sensations vives, de mouvement grandiose et d'idées brillantes dont sont tourmentées la jeunesse et cette portion nombreuse de la société qui est toujours jeune ou toujours mineure. En regard de leur parlement, les Anglais ont leurs immenses colonies sur lesquelles ils s'épanchent à travers les mers. Les Anglo-Américains ont l'Ouest, et, outre l'Océan, comme la Grande-Bretagne. Ce double envahissement de l'Orient de notre planète par les pères, et de l'Occident par les fils émancipés, est pourtant un drame colossal et sublime. Supposer que nous Français, à qui il faut, pour nous sentir vivre, une action gigantesque, qui offre aux uns un rôle en vue de l'univers, aux autres un spectacle de prodiges, nous nous résignerons à être indéfiniment emprisonnés sur notre territoire, sans autre but d'activité que de faire ou de regarder fonctionner les rouages de la machine parlementaire, ce serait vouloir qu'un homme de goût se crût en paradis dans cette bicoque de Bedford.

FIN DU TOME DEUXIÈME.

NOTES.

Note 1re. (Page 7.)

Procès des incendiaires du couvent des Ursulines.

L'intolérance d'une partie de la population protestante voyait de très-mauvais œil un couvent d'Ursulines établi à *Mount-Benedict*, dans la commune de Charlestown, faubourg de Boston. Ces religieuses se consacraient à l'éducation des jeunes filles, et beaucoup de familles protestantes leur avaient confié leurs enfants. Tout prouve qu'elles n'étaient nullement dévorées de prosélytisme. Au commencement d'août 1834, le bruit se répand dans Charlestown qu'une jeune fille, l'une des sœurs, est retenue de force dans le couvent. Les *selectmen* (conseillers municipaux) s'assemblent; cinq d'entre eux se rendent au couvent et le visitent de la cave au grenier, voient la religieuse qui est dépeinte comme une victime de la discipline catholique, et s'assurent qu'elle est dans le couvent par l'effet de sa libre volonté. Ils en portent publiquement témoignage. Cependant, le soir du 11 août, le couvent est entouré, puis assailli par une poignée de bandits, à la tête desquels se distinguait le nommé John Buzzell, briquetier, homme connu par sa brutalité. Les sœurs sont chassées violemment; tout est

livré au pillage; les tombes des morts sont ouvertes. On met le feu au couvent, il brûle à la vue des *selectmen*; les pompiers de Boston accourent; la populace les empêche d'approcher, et les repousse de vive force.

Divers hommes pris en flagrant délit sont arrêtés, entre autres Buzzell; on les juge en 1835 à Boston. Les témoins n'osent pas déposer, une influence mystérieuse a changé leur langage; le ministère public, qui avait d'abord demandé inutilement la remise de l'affaire jusqu'à ce qu'on eût pu éclaircir les menées qui avaient provoqué l'attentat, plaide enfin la cause de l'ordre avec une généreuse indignation. Tous les accusés sont acquittés, à l'exception d'un pauvre jeune homme nommé Marcy, qui est condamné à quinze ou vingt ans de réclusion; mais l'opinion publique oblige bientôt le vice-gouverneur de l'État à lui faire grâce. Buzzell et Kelly, l'un de ses complices, deviennent des héros; on les porte en triomphe, des listes de souscription circulent à leur profit. Les religieuses adressent une pétition à la législature de Massachusetts, afin que l'État les indemnise des pertes que la force publique a laissé consommer; les citoyens les plus éclairés de Boston s'interposent chaudement en leur faveur; la chambre des représentants repousse leur demande à une immense majorité. L'anniversaire de l'incendie arrive, et les habitants de Charlestown le célèbrent comme un jour de gloire; ils organisent un tir dont le but doit être un tableau représentant la supérieure des Ursulines. Les *selectmen* parviennent à faire supprimer le portrait, mais non la cérémonie. Enfin, pour mettre le comble à tant de violence et d'impudeur, on a vu, en 1836, deux des incendiaires demander une indemnité à la législature pour le mal qu'ils avaient souffert à l'occasion du procès. Le comité chargé d'examiner la pétition revint avec un projet de loi à l'effet d'accorder à chacun de ces deux misérables une somme de 500 dollars : pour l'honneur de Massachusetts, je dois ajouter que le bill a été rejeté à la seconde lecture.

Note 2. (Page 8.)

Autorités municipales.

Dans les grandes villes, le conseil municipal est ordinairement partagé en deux corps, par analogie avec le système des deux chambres. A New-York il y a les *aldermen* et les *assistant-aldermen*. A Philadelphie il y a le *select-council* (conseil choisi) et le *common-council* (conseil municipal). La répartition des pouvoirs est faite très-diversement entre ces deux corps dans les diverses villes. Dans certains cas déterminés, ils se réunissent en une seule assemblée. Ils sont élus par quartiers, comme nos conseillers municipaux, et généralement pour un an. A New-York il y a quinze *aldermen* et quinze *assistant-aldermen ;* dans les villes moins populeuses, ils sont moins nombreux. Leurs fonctions sont gratuites, excepté dans quelques villes où ils remplissent les fonctions de juges de paix, et où ils ont des signatures à donner ; à ce titre, ils reçoivent des honoraires du public qui s'adresse à eux ; à Philadelphie, ce sont des places assez lucratives. Ces conseils administrent la commune comme la législature administre l'État. Leur autorité est plus étendue que ne l'est celle de nos conseillers municipaux. Dans certains cas, ils exercent des fonctions judiciaires assez importantes ; ils siégent comme juges à la cour du maire (*Mayor's Court*). Les villes (*cities*) ont ordinairement un maire qui est le pouvoir exécutif de la commune. L'autorité du maire est beaucoup moindre, relativement à celle du conseil municipal, en Amérique qu'en France. Il est salarié dans les grandes villes, à New-York, à Philadelphie, à Baltimore, à la Nouvelle-Orléans, etc. Le maire est élu tantôt par les citoyens, tantôt par le conseil municipal. Dans l'État de New-York, la ville de New-York est la seule où les citoyens nomment leur maire.

Le pouvoir exécutif, réduit comme il l'est, ne réside pas tout entier entre les mains du maire. Il est généralement partagé entre le maire et le *recorder*. Les fonctions de ce dernier sont particulièrement judiciaires et de surveillance. Les prisons et hôpitaux sont spécialement dans ses attributions. Il est salarié comme le maire, et il est élu de la même manière. Dans la ville de New-York, cependant, il est nommé par le gouverneur et le sénat de l'État. Ce fonctionnaire a de l'analogie avec nos ci-devant procureurs de la commune.

Le nombre des villes (*cities*) est peu considérable. On n'en accorde en général les prérogatives qu'aux populations de 12,000 à 15,000 âmes. Dans tout l'État de New-York il n'y a que neuf villes (*cities*). Il y a un plus grand nombre de *villages*, qui sont de petites villes, avec un gouvernement pourvu de moins de prérogatives que celui des villes. Tout le reste est assimilé aux communes rurales. Celles-ci sont gouvernées par un conseil municipal, assisté de divers magistrats spéciaux, pour les écoles, les pauvres, les routes, les clôtures des champs (*fences*).

Le gouvernement des localités varie d'ailleurs beaucoup avec les États

Dans le Sud, les communes rurales n'existent pas, il n'y a que des comtés (1).

Note 3. (Page 18.)

Traces de la domination française à Kingston.

J'ai été plus heureux à Kingston (Haut-Canada), autrefois fort Frontenac, à l'extrémité nord du lac Ontario. Dans la cour de la caserne d'un des régiments anglais qui y sont stationnés, on voit les fondations d'une muraille qui faisait partie des constructions élevées par La Salle ou par ses successeurs.

(1) Voir note 14 du premier volume.

Note 4. (Page 24.)

De l'anthracite.

En 1814, lorsque les Anglais tenaient les Américains bloqués dans leurs ports, et empêchaient la houille de Virginie d'arriver à Philadelphie par la voie de la mer, qui était la seule praticable, quelques fabricants., qui avaient besoin de charbon, ayant entendu dire qu'il existait un gîte charbonnier près des sources du Schuylkill, en firent venir à grands frais quelques charretées ; ils ne purent parvenir à l'allumer. L'un d'eux, M. J.-P. Wetherill, m'a dit qu'il avait profité d'un trou dans un champ, aujourd'hui couvert de rues, et qu'il y avait enterré l'anthracite pour s'en débarrasser. Le hasard fournit cependant une démonstration irrécusable de la combustibilité de l'anthracite. Un de ceux qui en avaient acheté, l'avait, en désespoir de cause, abandonné en tas près de sa maison. Une nuit, il fut réveillé par une clarté assez vive et par des pétillements : c'était l'anthracite qui s'était embrasé. On répéta les essais ; on apprit à manier l'anthracite ; on construisit des fourneaux de forme plus appropriée à sa nature. Maintenant il sert à tous les usages domestiques. Au Nord, sur le littoral, on ne consomme pas d'autre combustible dans les cuisines et dans les salons ; on l'emploie dans un très-grand nombre de fabriques pour chauffer les chaudières. On commence à s'en servir à bord des bateaux à vapeur. Sur le *Colombia*, qui va de New-York à Charleston, j'ai vu brûler de l'anthracite régulièrement. On ne brûle pas autre chose sur les bateaux qui vont de New-York à *Jersey-City*, de l'autre côté de l'Hudson. En 1836, le docteur Nott l'a essayé avec succès sur le bateau à vapeur *Novelty*, entre New-York et Albany.

L'anthracite n'existe, ou au moins n'est exploité qu'en Pensylvanie, dans les montagnes comprises entre la Sus-

quéhannah et la Delaware. Il y a trois centres principaux d'exploitation, l'un aux sources de Schuylkill, l'autre à celle du Lehigh, le troisième à celles du Lackawaxen. Ces trois cours d'eau sont des affluents de la Delaware. Le tableau suivant montre quelle a été, chaque année, la quantité de tonnes d'anthracite extraites et conduites au marché depuis l'origine jusqu'à présent.

ANNÉES.	LEHIGH.	SCHUYLKILL.	LACKAWANA.	TOTAL.
1820	365	»	»	365
1821	1,073	»	»	1,073
1822	2.240	»	»	2,240
1823	5,823	»	»	5,823
1824	9,541	»	»	9,541
1825	28,393	5,306	»	33,699
1826	31,280	16,835	»	48,115
1827	32,074	27,492	»	61,566
1828	30,252	47,181	»	77,413
1829	25,110	78,293	7,000	111,403
1830	41,750	89,984	42,000	173,734
1831	40,965	81,854	54,000	176,819
1832	75,000	209,271	84,500	368,771
1833	124,000	250,588	111,777	486,365
1834	106,244	226,692	43,700	376,636
1835	138,000	339,508	80,000	557,000

Note 5. (Page 35.)

Conclusion de l'affaire de la banque et des dépôts publics.

La banque semblait décidément terrassée, lorsqu'un de ces retours de fortune imprévus, dont les exemples sont fréquents dans les pays démocratiques, est venu lui rendre l'existence.

Aux élections générales de 1835, en Pensylvanie, l'opposition eut complétement l'avantage. Elle nomma le gouverneur de l'État, la majorité de la chambre des représentants, et une foule d'officiers municipaux et de comté. Ce n'est pas que l'opposition fût en majorité en Pensylvanie ; sur 201,000 voix, le parti de l'administration en eut 107,000; mais par un vertige inouï, ce parti s'était divisé dans cet État en deux fractions irréconciliables. Les uns voulaient la réélection de l'ancien gouverneur, M. Wolf ; les autres, ne le croyant pas un démocrate assez pur, lui avaient suscité un rival, M. Mulhenberg. Les amis de M. Wolf et de M. Mulhenberg ne purent s'entendre nulle part, même sur le choix d'un shérif ou d'un coroner. Les uns et les autres furent donc en minorité presque partout, et comme la majorité relative était seule requise, le candidat de l'opposition, M. Ritner, fut élu gouverneur avec une chambre des représentants de même opinion.

La banque demanda à la législature de l'État une charte comme banque locale de Pensylvanie; la chambre des représentants l'accorda ; le sénat, où le parti démocratique était resté en majorité parce que cette assemblée n'avait été renouvelée qu'en partie, n'osa pas la refuser, à cause des grands avantages que le bill d'autorisation stipulait au profit de l'État. Le 18 février, le bill fut revêtu de la signature du gouverneur, et eut force de loi.

La banque a versé dans la caisse de l'État des sommes considérables :

1° 2,500,000 doll. une fois payés, ou	13,330,000 fr.
2° Une somme annuelle de 100,000 doll. pendant vingt ans.	10,670,000
3° En souscriptions à divers ouvrages exécutés par des compagnies, 675,000 d., ou	4,100,000
	28,100,000

En outre, elle s'est engagée à prêter à

Report.	28,100,000
l'État une somme de 6,000,000 dollars (32,000,080 fr.) à 4 p. 0/0 au pair, ou à 5 p. 0/0 à 110, ce qui équivaut à un don de 600,000 dollars, ou	3,200,000
	31,300,000

C'est beaucoup d'argent, sans doute, mais il faut remarquer qu'une partie, peu considérable, il est vrai, de cette somme rapportera quelque intérêt ; c'est celle qui est consacrée à souscrire à divers ouvrages. Puis la banque a son existence assurée pour le long délai de trente ans, pendant lequel il lui sera possible de reconquérir son ancienne position ; puis sa nouvelle charte l'autorise à faire le trafic des effets publics, qui lui était interdit auparavant ; puis encore elle remboursera au pair la souscription du gouvernement fédéral, et elle la replacera à 20 p. 0/0 de bénéfice au moins : 20 p. 0/0 sur 7,000,000 doll. représentent 1,400,000 doll., ou 7,470,000 francs ; enfin la banque avait une réserve considérable, qui aidera à couvrir les déboursés imposés par la législature.

D'ailleurs, si la banque n'avait pas consenti à ce sacrifice, sa charte n'eût pas passé au sénat. Les Pensylvaniens, tout *jacksonmen* qu'ils sont, n'ont pu résister à la satisfaction de terminer, sans bourse délier, leurs travaux publics, et de réduire les taxes qu'ils s'étaient imposées pour assurer le service de la dette publique contractée à l'occasion de ces travaux. Le sénat de Pensylvanie a dû suivre le torrent de l'opinion publique, et celle-ci ne se fût pas hautement prononcée, si les largesses de la banque n'eussent pas été fort amples. La charte d'autorisation de la banque est intitulée : « Acte pour la suppression des taxes établies « au profit de l'État sur la propriété mobilière et immobi- « lière, pour continuer et étendre les travaux publics de « l'État, et pour d'*autres objets*. » L'un de ces autres objets est l'autorisation de la banque.

Les partisans du général Jackson ont poussé les plus

menaçantes clameurs contre la législature de la Pensylvanie et contre la banque. Le général a eu un accès de violente colère. Il avait précédemment, dans ses messages, dit que la banque était insolvable : dans celui de 1834-35, il l'avait accusée de faire assassiner les citoyens dans les rues de Philadelphie. En cette circonstance, les journaux qui lui sont dévoués ont exhorté la population *à aller raser la banque, à semer du sel sur la place où aujourd'hui elle s'élève*. Tout est cependant resté dans l'ordre. La banque a fait un emprunt en Europe pour rembourser le gouvernement fédéral. Elle a créé dans les principales villes de l'Union des agences qui lui procureront une bonne part du bénéfice de ses ci-devant succursales; et au lieu de faire le change intérieur à peu près gratis, comme auparavant, elle se le fait payer cher. J'ai déjà dit que, au milieu de 1836, son prix du change entre New-York et la Nouvelle-Orléans était de 2 1/2 p. 0/0.

Il est curieux que ce soit le gouvernement fédéral qui ait payé la plus forte partie des frais de la guerre du général Jackson contre la banque. Il a perdu, en effet, non-seulement les sommes comptées par la banque à l'État de Pensylvanie, mais aussi la différence de 20 p. 0/0 sur sa souscription, en admettant que celle-ci lui soit remboursée au pair, et enfin sa part de la réserve.

L'animosité du parti jacksonien contre la banque n'est pas inactive. Elle réussira peut-être à empêcher la circulation des billets de la banque hors de la Pensylvanie, non par des prohibitions législatives directes (la législature de Pensylvanie y a mis bon ordre), mais en laissant impunis les faussaires qui les contrefaieront. Le cas s'est déjà présenté en Virginie. Postérieurement au 3 mars 1836, un misérable, qui avait contrefait les billets de la banque des États-Unis, ayant été traduit en justice, le jury le déclara coupable ; « pourvu qu'il y eût des lois pour le punir. » Le juge chargé d'appliquer la peine relâcha l'accusé, sous prétexte qu'il n'existait point de lois pénales applicables.

Cette décision du juge était évidemment dictée par l'esprit de parti. La banque ayant deux ans pour clore ses affaires comme banque nationale, ses billets ont cours légal jusqu'au 3 mars 1838. Les peines portées contre les contrefacteurs par la charte de 1816 doivent être appliquées jusqu'à l'expiration de ce délai, tout aussi bien qu'avant le 3 mars 1836. Depuis que l'État de Pensylvanie a accordé une charte à la banque des États-Unis, l'honneur et l'indépendance de cet État sont intéressés à ce qu'elle ne subisse d'avanie d'aucune sorte dans les autres États ; et la Pensylvanie ne l'oubliera pas. Au surplus, lors même que la banque ne pourrait plus faire circuler ses billets dans toute l'Union, elle y perdrait assez peu. Les bénéfices de la banque, comme banque de circulation, étaient, ainsi que je l'ai dit (note 13, t. I), médiocrement considérables, puisqu'elle avait une médiocre quantité de billets en circulation, et elle retrouverait, par le change intérieur, ce qu'elle aurait perdu de ce côté.

A la fin de la session de 1835-36, le congrès a pris un parti au sujet des fonds du trésor, qui, depuis qu'ils avaient été enlevés à la banque des États-Unis, étaient dans les coffres des banques locales, sur lesquels le gouvernement n'a aucun contrôle légal. Ces fonds disponibles s'étaient élevés, de 1833 à 1836, de 50 à 200 millions de francs, et ils dépassaient énormément, dans certains cas, l'actif tout entier des banques auxquelles ils étaient confiés.

Il a été statué que ces fonds disponibles, sauf cinq millions de dollars (27 millions de francs), seraient successivement retirés par quartiers aux banques locales, du 1er janvier 1837 au 1er janvier 1838, et déposés dans les coffres des États, proportionnellement à leur représentation au congrès, sénateurs et représentants réunis. Les États n'en payeront point d'intérêts, jusqu'au moment où les services publics de l'Union en exigeraient le remboursement. Ce n'est qu'une distribution déguisée.

Le reste des fonds du trésor (27 millions de francs) res-

tera en dépôt dans les banques locales choisies par le secrétaire du trésor : celles-ci auront à en payer l'intérêt à 2 p. 0/0, toutes les fois que le dépôt excédera le quart de leur capital.

Note 6. (Page 46.)

Places à l'église.

Dans les pays catholiques, les églises, vastes édifices, sont ouvertes à tout le peuple, sans distinction ; chacun y prend place où il lui plaît ; tous les rangs y sont confondus. Aux États-Unis, les églises, très-multipliées et fort petites, sont bâties par entreprises, et, pour ainsi dire, par actions. Elles appartiennent en propriété aux fondateurs et sont à leur usage exclusif, sauf une tribune ouverte aux gens peu aisés. La part de propriété de chacun est représentée par un banc (*pew*) qui est clos. Toute la surface de l'église est ainsi occupée par des bancs. La galerie qui règne habituellement sur le pourtour, à une certaine hauteur, est souvent aussi divisée de même. Ordinairement cette galerie est au moins en partie ouverte au peuple.

Chaque banc se transmet et se vend comme toute autre propriété. Le prix en est variable selon les villes, selon les sectes et selon la situation du banc dans l'église. Les propriétaires des bancs ont à payer une somme annuelle pour les frais du culte, le chauffage et l'éclairage de l'église et le salaire du ministre. Cette redevance est croissante avec la valeur du banc.

Dans beaucoup de cas, les bancs appartiennent à l'église elle-même. Celle-ci les afferme aux fidèles. Le revenu, quelquefois considérable, qui en résulte, sert à couvrir les frais du culte.

Dans ce système, la place occupée par les fidèles dans les églises dépend de leur fortune, ou au moins du prix qu'ils mettent à leurs bancs.

A Boston, la propriété de certains bancs, pouvant conte-

nir quatre à six personnes, se vend de 2 à 3,000 francs : plus ordinairement, de 1,000 à 2,000. La redevance annuelle que l'on paye en outre à l'église est de 150 à 200 francs, pour un banc de 1,500 à 3,000 francs. On a encore à payer quelques frais accessoires, par exemple pour les *ministers at large*, ou prêtres chargés de visiter les gens pauvres de la communion.

A New-York, la location des bancs appartenant en propre à l'église est, dans certaines communions, pour les gens riches, de 300 à 500 francs.

Dans les églises de campagne, c'est beaucoup moins, de 100 à 150 francs.

Les catholiques, aux États-Unis, ont adopté à cet égard le système des protestants.

Note 7. (Page 54.)

Des impôts aux États-Unis.

La répugnance que les impôts inspirent à la population anglo-américaine se justifie par les habitudes du *self-government*. Les localités et les individus s'administrant eux-mêmes, les gouvernements particuliers ont peu de dépenses à faire ; il y en a dont le budget est presque réduit aux appointements du gouverneur, de ses bureaux et de la législature. Dès lors il n'existe aucune raison pour qu'ils demandent des taxes considérables.

Depuis quelques années cependant, les entreprises de travaux publics exécutés aux frais des États ou avec l'aide des souscriptions des villes, ont entraîné les États et les villes dans des dépenses considérables. On a subvenu à ces dépenses principalement au moyen d'emprunts. On a affecté au service des intérêts des emprunts certaines recettes publiques et certains impôts spéciaux, et aussi le revenu des ouvrages pour lesquels l'emprunt avait lieu. Ainsi l'État de New-York a spécialisé pour le service de sa dette des canaux le droit sur les ventes à l'encan et un léger

droit sur le sel extrait des sources de l'État. La Pensylvanie, qui a emprunté trois fois autant que l'État de New-York, a spécialisé un plus grand nombre d'impôts.

Le système des emprunts substitués, autant que possible à l'impôt, présente un grand avantage. Il prend l'argent là où il y en a, et il le prend de l'agrément de celui qui le possède.

Il y a aux États-Unis quatre sortes de taxes : 1° les taxes fédérales, qui montent environ à un doll. et un quart (6 fr. 67 c.) par tête, et qui proviennent presque uniquement des douanes ; en y joignant les postes, qui aux États-Unis ne sont pas considérées comme source de revenus, les taxes fédérales atteignent 7 fr. 50 c.; 2° les taxes d'État, qui sont habituellement peu considérables ; 3° les taxes de comté, qui sont aussi fort modiques ; 4° les taxes locales, qui, dans les grandes villes, sont assez élevées.

De ce premier aperçu il résulte que les habitants des campagnes doivent être très-peu taxés. La population agricole paye rarement en moyenne plus de 15 fr. par tête, y compris les taxes fédérales des douanes et des postes ; dans ce chiffre, je ne comprends pas les corvées de deux ou trois journées de travail qui sont habituellement imposées aux habitants des campagnes pour la réparation des chemins.

Les taxes directes perçues au profit des États ou des comtés, tant sur les meubles que sur les immeubles, sont très-faibles. Dans plusieurs États, comme New-York, le Maryland, New-Jersey, etc., il n'y a pas d'impôt direct au profit de l'État. Dans les États où il y en a un, il est presque imperceptible, de quelques centièmes de dollars. 5, 10, 12, par cent dollars du capital foncier (1), d'après une évaluation qui est rarement au-dessus de la moitié de la valeur réelle des propriétés.

Les États où il existe des centres commerciaux perçoivent ordinairement pour leur compte une taxe sur les ventes

(1) Dans quelques États, on y joint le capital mobilier, qui, presque partout, est peu considérable ou évalué très-bas.

à l'encan, opérations qui sont très-usitées dans le pays (1). Cette taxe varie, selon les États et selon les objets, de 1 à 2 p. 0/0. Souvent aussi ils imposent des patentes aux *encanteurs*, en outre des droits sur les ventes, et des licences assez fortes aux aubergistes, débitants de liqueurs, marchands ambulants.

Quelques États ont taxé les banques. En Pensylvanie, on leur fait verser au trésor 8 p. 0/0 de leurs dividendes.

Dans divers États, il y a une capitation, *poll tax*, qui n'est exigible que des citoyens effectifs, mâles, de plus de vingt et un ans. Je ne crois pas qu'en aucun cas elle dépasse un dollar.

La Pensylvanie a été obligée de multiplier les impôts pour assurer le service de sa dette. Ainsi elle a une taxe de 2 1/2 p. 0/0 sur les successions en ligne collatérale, une taxe ou patente sur les commerçants en général, une taxe sur les emplois publics, qui donne environ 80,000 francs; une taxe sur l'estimation en capital de diverses professions, y compris même celle de ministre du culte ; une taxe sur les célibataires de plus de vingt-cinq ans vivant sans profession. Elle se fait payer une prime toutes les fois qu'elle accorde une charte de banque, ou qu'elle renouvelle une charte ancienne. Cette prime est de 5 p. 0/0 du capital, pour une charte de quinze à vingt ans.

Les États avaient autrefois des loteries, ou ils vendaient des priviléges de loteries à des particuliers, ou encore ils en concédaient, comme encouragement, à des compagnies de travaux publics. On y a renoncé presque partout. Le Maryland est le seul État au nord du Potomac qui ait conservé cette branche de revenu. Les chances étaient plus égales entre le joueur et le *banquier*, dans les loteries américaines que dans la loterie française.

En établissant peu ou point de taxes foncières au profit des États, les habitants des campagnes, qui dominent dans les législatures, font supporter aux habitants des villes la

(1) En 1835, les ventes à l'encan ont atteint, dans la seule ville de New-York, le chiffre de 34,311,609 doll. (183,000,000 fr.).

majeure partie des dépenses du gouvernement. Les droits sur les ventes à l'encan forment une des ressources principales des États où il y a des villes commerciales, et sont entièrement acquittés dans les grandes villes. Ils produisent à l'État de New-York 1,460,000 fr., qui proviennent, sauf 10 à 12,000 fr., de la ville de New-York. En Louisiane, les taxes d'État ont été, en 1835, de 114,047 dollars (608,000 fr.), dont 31,918 dollars provenant d'une taxe foncière, et 82,129 dollars produits par une taxe assise dans la seule ville de la Nouvelle-Orléans, sur la fortune mobilière des négociants et marchands, sur les courtiers, encanteurs, pharmaciens, aubergistes et cabaretiers, et sur la valeur des esclaves.

Dans l'État de New-York, les taxes d'État se réduisent à 1 fr. par tête, dont un tiers provient de l'impôt du sel, et deux tiers du droit sur les ventes à l'encan; mais elles sont insuffisantes. L'on devrait peut-être y ajouter les péages des canaux, qui sont de 8 millions, ou 3 fr. 64 c. par tête; mais, si c'est un impôt, c'est le moins onéreux que l'on puisse concevoir.

En Pensylvanie, les taxes d'État s'élèvent de 3 fr. 75 c. à 4 fr. par tête. Depuis le renouvellement de la charte de la banque des États-Unis, ce doit être environ 3 fr. 33 c.

Dans le Maryland, elles sont de 1 fr. 85 c., et proviennent de licences diverses, de la loterie, des encans, etc.

Dans les États du Sud et de l'Ouest, elles sont aussi fort modiques, de 1 à 2 fr. environ, quelquefois moins.

Les taxes de comté sont toujours directes et assises sur la propriété mobilière et immobilière, sur cette dernière principalement. Dans l'État de New-York, abstraction faite de la ville, elles sont d'environ 3,900,000 fr., soit 2 fr. 05 c. par tête. En Pensylvanie elles sont plus considérables.

Les taxes municipales se composent presque uniquement d'un impôt sur la propriété mobilière et immobilière. Les grandes villes tirent aussi un certain revenu des licences des débitants de boissons, charretiers, fiacres, prêteurs sur

gages (*pawnbrokers*), etc. Les propriétés municipales, telles que les marchés et terrains, donnent encore un produit notable.

A New-York, les taxes locales proprement dites, indépendamment du revenu des marchés et autres propriétés municipales, qui est de 107,300 doll. (570,000 fr.), se sont élevées en 1835, à environ un million de dollars pour 290,000 habitants, soit 20 fr. par tête. Ce chiffre comprend la taxe de comté, la ville de New-York formant un comté à elle seule. A Boston, on peut l'évaluer à 26 ou 27 fr. par tête. A Philadelphie, y compris la taxe des pauvres qui est assez élevée, les impôts municipaux sont d'environ 20 fr. par tête ; avec la taxe de comté, ils approcheraient de 30 fr. A Washington, les impôts sont plus forts, surtout relativement à la richesse des localités. A Paris, les taxes municipales sont de 50 fr. par tête ; à Lyon, de 18 fr. A Londres, les impôts dépassent la limite de ce qui est croyable.

Dans les campagnes, là où il existe des municipalités, les taxes municipales sont très-faibles. Elles sont directes. Dans l'État de New-York, la ville de New-York exceptée, elles sont moyennement de 1 fr. 65 c. par tête, non compris la taxe des écoles primaires.

Il existe donc, sous le rapport des taxes municipales, une grande différence entre les États-Unis et la France. En France, ces taxes portent sur les objets de consommation ; aux États-Unis, elles portent sur la fortune acquise, sur le capital. En France, tout le monde paye ; aux États-Unis, le riche est le seul qui contribue.

Ainsi, dans l'État de New-York, abstraction faite de la métropole, les habitants payent à peu près les taxes suivantes :

Taxes fédérales.	7 fr.	50 c.
Taxes d'État.	1	»
Péages des canaux de l'État.	3	64
Taxe de comté.	2	5
Taxe municipale.	1	65
Taxe locale pour les écoles.	»	50
Total.	16 fr.	34 c.

Ce chiffre est plutôt au-dessus qu'au-dessous de la moyenne des divers États, abstraction faite des grandes villes.

Dans les États du Sud, les taxes proprement dites sont moindres; mais le planteur, qui représente à lui seul une commune, est obligé à diverses dépenses considérées ailleurs comme charges publiques: il faut, par exemple, qu'il fasse travailler ses nègres à entretenir ses chemins.

Dans tout ce qui précède je n'ai compté que les taxes. Les États et les villes ont d'autres revenus qui proviennent soit de capitaux accumulés, soit de terrains, emplacements, actions dans les entreprises, revenus qu'il n'est pas possible de confondre avec les impôts.

En France, la somme totale des voies et moyens, pour l'année 1837, peut être évaluée à.	1,010,000,000 fr.
Les octrois pour toutes les communes du royaume donneront environ (1).	65,000,000
Les impôts départementaux (2).	65,000,000
Total des impôts du royaume.	1,140,000,000
Soit, à cause des omissions.	1,150,000,000
De là il faut déduire comme représentant des dépenses fictives ou comme provenant d'autres sources que de l'impôt (3).	90,000,000
Il reste pour le budget réel du pays.	1,060,000,000 fr.

Ce qui, pour une population de 33,300,000 habitants, donne une taxe de 32 fr. par tête.

(1) Ils ont donné, en 1833, aux communes, 56,571,000 fr.

(2) En 1832, ils ont été de 56,774,200 fr.

(3) Savoir :

1° *Revenus divers*.—Revenus et prix de ventes de domaines. 4,211,000 fr.

A reporter.	4,211,000 fr.

On a beaucoup agité, il y a quelque temps, la question de savoir si les États-Unis étaient plus ou moins imposés que la France. C'est une question qui est succeptible d'être envisagée de divers points de vue. Les systèmes d'impôt des deux pays se ressemblent très-peu. Les impôts sont beaucoup moins multipliés aux États-Unis que chez nous, et ils sont répartis autrement. La population des campagnes, c'est-à-dire l'immense majorité, paye moyennement en Amérique la moitié à peine de ce qu'elle paye en France. Au contraire, la population des grandes villes y paye à peu près autant que chez nous, Paris excepté.

La disproportion entre les deux pays devient bien plus grande, si, au lieu de compter les impôts en argent, on les évalue en journées de travail, ce qui est la méthode la plus rationnelle. Le prix de la journée d'un manœuvre étant triple aux États-Unis de ce qu'il est chez nous, et toutes les

Report.	4,211,000
Domaines et bois engagés et échangés.	300,000
Coupes de bois.	24,100,000
Rente de l'Inde.	1,000,000
Intérêts de la créance sur l'Espagne.	1,954,000
Prélèvement sur les bénéfices de la caisse des dépôts et consignations.	1,000,000
Recouvrements sur avances à l'industrie.	1,200,000
2° *Perception fictive.*— Dégrèvements, remboursements, non-valeurs et drawbacks.	12,412,289
Dépenses fictives.—Tabacs (exploitation).	20,908,000
Poudres (*dito*)	2,341,300
En outre, cinquante millions de fonds de l'amortissement ne reçoivent pas leur destination. Sur cette somme, une trentaine de millions sert à payer les dépenses extraordinaires. Il reste une vingtaine de millions qui sont capitalisés ; ci	20,000,000
Total à réduire.	89,426,549
Soit.	90,000,000

existences étant à peu près dans le même rapport, il s'ensuit qu'aux États-Unis la taxe de 16 à 18 fr., qui représente la moyenne générale, ne grève la population que comme une taxe trois fois moindre chez nous, ou de 5 à 6 fr. En France, la taxe moyenne de 32 fr. représente vingt-six journées de travail à 1 fr. 25 c. Une taxe de 17 fr. représente aux États-Unis 4 journées 1/2 de travail à 3 fr. 75 c.

Il est vrai que, chez nous, toutes les dépenses sont comprises au budget. Toutes nos taxes, depuis celles de l'État jusqu'à celles des communes, déduction faite des charges qui ne sont qu'apparentes, montent à un milliard 60 millions. Aux États-Unis, un grand nombre de frais sont supportés par les individus et les associations, et ne figurent point parmi les charges publiques. Sur presque toutes les routes, un péage est perçu. Les cultes sont salariés par les fidèles. De là, des dépenses qui, pour les riches, sont très-élevées. J'ai dit ce que coûtait le culte. J'ajouterai qu'il y a tel pont de bois dont le péage, pour une voiture à quatre roues, est d'un dollar.

Il importe de remarquer surtout qu'aux États-Unis le revenu public, au moins dans les États particuliers, est employé presque en totalité productivement, en entreprises utiles, travaux publics, écoles, améliorations diverses. Il n'y a plus de dette fédérale. La plupart des États et des villes n'ont que des dettes modérées, les fonctionnaires n'ont droit à aucune pension, et l'armée des États-Unis ne se compose que de 6,000 hommes (1) et d'une escadre, tandis que plus de la moitié de notre budget (620 millions sert à solder la dette publique, les pensions, et l'armée de terre et de mer. Nous ne pouvons songer à rétablir complétement la balance en notre faveur, puisque nous ne pouvons faire banqueroute ni licencier nos soldats ; mais nous diminuerions notre désavantage (ceci semble paradoxal, et pourtant c'est exact), si nous ajoutions au budget une centaine

(1) On l'a récemment portée à 8 ou 10,000.

de millions qui seraient employés en améliorations productives.

Le service militaire est aussi une charge publique, quoiqu'il soit difficile de l'évaluer en argent. Cet impôt, le plus dur de tous, comme on l'a dit, enlève au travail, en France, un homme sur 80 habitants, et, aux États-Unis, un sur 2,300. Par l'application de l'armée aux travaux publics, nous pourrions amoindrir cette taxe.

On peut encore signaler entre les taxes américaines et les taxes françaises, les deux différences suivantes qui me paraissent essentielles :

1° Les taxes américaines, soit en raison de leur assiette, soit par leur quotité, soit parce que les conditions de travail et d'existence sont autres dans l'Union que chez nous, n'écrasent jamais le contribuable, et ne le préoccupent pas. Elles n'entravent aucune transaction et n'empêchent aucune affaire. Au contraire, chez nous, l'impôt est d'une pesanteur fort gênante ; nos droits d'enregistrement et de mutation, par exemple, sont très-souvent des causes d'embarras, et même des obstacles insurmontables à l'esprit d'entreprise.

2° Aux États-Unis, le fisc craint de se rendre odieux. Il n'y existe rien qui ressemble à l'exercice. La surveillance des préposés des douanes est libéralement entendue à l'égard des voyageurs. Chez nous, le fisc n'hésite jamais à soumettre les citoyens les plus honnêtes à des mesures vexatoires. Nous avons laissé prendre à notre administration des douanes des habitudes indignes d'une nation civilisée. Il est inexplicable que l'on ait imposé aux Français, qui se croient le peuple le plus policé de la terre, des règlements en vertu desquels, par exemple, leurs femmes et leurs filles sont personnellement visitées et palpées, dans de sales réduits, par d'ignobles mégères. Ces scandaleuses brutalités du fisc n'ont aucune excuse, car elles ne produisent rien au trésor. Elles ont pour objet d'empêcher la contrebande sur des articles dont, malgré trois lignes de douanes, la

contrebande inonde le marché ; et la contrebande, on le sait, est faite en grande partie par des chiens (1) et non par les poches des voyageurs. Elles sont destinées à protéger des industries d'une importance secondaire dont les intérêts ne peuvent être mis en balance avec la pudeur publique. Dans un siècle où l'individualité humaine a fait tant de conquêtes, ces violations de la personne sont tout ce qu'il y a de plus rétrograde, de plus antipathique aux populations. Ajoutez que, si l'on examinait en détail en faveur de qui le fisc agit ainsi, l'on serait stupéfait de la faiblesse du nombre des individus au profit desquels on a institué ces avilissantes pratiques.

Note 8. (Page 59.)

M. Mac-Lean s'est, en 1835, désisté de sa candidature. Il avait compté sur les votes d'une partie de l'Ouest ; mais les titres militaires du général Harrison n'ont pas tardé à éclipser dans l'Ouest les services purement civils de M. Mac-Lean. Il a été directeur général des postes (*posmaster general*). Il a fait preuve, dans cette fonction, de capacité administrative.

Note. 9. (Page 65.)

Fonctionnaires dépendant du président.

Dans un rapport au sénat, récemment présenté par M. Calhoun, au sujet des emplois à la nomination du président (*executive patronage*), le nombre des agents fédéraux était ainsi établi :

Agents administratifs et financiers.	12,144
Service militaire et affaires des Indiens.	9,643
A reporter.	21,787

(1) On estime que, sur la frontière du nord, le nombre des chiens qui entrent annuellement chargés de contrebande est de 5 à 600,000; 6 à 7,000 seulement sont saisis par les douanes.

	Report.	21,787
Marine.		6,499
Postes (1).		31,917
		60,203

Note 10. (Page 67.)

Du perfectionnement des ustensiles de ménage.

Le perfectionnement des ustensiles de ménage touche de plus près qu'on ne le pense à la liberté vraie et pratique ; car il contribue beaucoup à la liberté dans la maison, qui n'importe pas moins au bonheur du genre humain que la liberté sur la place publique. Tel ustensile *affranchit* les domestiques de tel travail pénible, malsain ou dégoûtant ; tel autre permettra à une personne de faire l'ouvrage de trois, et par conséquent en affranchira deux de la domesticité. Les Américains du Nord se sont beaucoup occupés de cette liberté. On conçoit qu'elle a une importance majeure là où un grand nombre de familles vivent isolées dans les campagnes. Plusieurs opérations qui, dans les villes et dans les vieux pays, forment l'objet d'industries spéciales, retombent, chez le fermier des États-Unis, à la charge de sa femme et de ses filles. On fait à la maison le pain, le beurre, le whiskey, le cidre, souvent le sucre au moyen du suc d'érable ; on y file ou l'on y tisse l'étoffe nécessaire aux vêtements ; on y sèche des pommes et des pêches, etc. L'esprit inventif des habitants de la Nouvelle-Angleterre et de leurs descendants répandus partout dans l'Union, s'est exercé à imaginer de petites machines pour économiser le temps et la peine des ménagères. Il y en a une fort jolie pour égrener le maïs dont on fait une

(1) Un tiers seulement des agents des postes sont des directeurs (*postmasters*) ; les deux autres tiers se composent principalement des entrepreneurs du transport et de leurs agents. Tout le service des dépêches est fait par entreprise. Le directeur général choisit les entrepreneurs sous sa responsabilité, sur le vu de soumissions individuelles (*proposals*).

grande consommation. Il y en a pour battre le lait, opération que l'on fait faire par le chien de la maison ; il y a de nombreux appareils de lessivage. Il y a même une mécanique pour peler les pommes destinées a composer une espèce de compote de raisiné connue aux États-Unis sous le nom d'*apple-butter*.

Note 11. (Page 82.)

Des premiers voyageurs français en Amérique.

Voici comment un écrivain américain, qui a longtemps habité l'État d'Illinois et qui a recueilli dans tout l'Ouest les souvenirs laissés par les Français, a dépeint leurs expéditions :

« ..... Les Français qui, les premiers, explorèrent les belles rives du Mississipi et des fleuves qui alimentent le père des eaux, crurent avoir découvert un Paradis terrestre. Enchantés de cette contrée si vaste et si fertile, ils parcoururent en tout sens les immenses prairies et s'abandonnèrent sur leurs barques légères aux flots de tous les courants qui arrosent la grande vallée. Partout leur abord aimable leur valut un bon accueil. Leur humeur joviale et bienveillante leur concilia même le guerrier indien, dont le caractère ombrageux était désarmé par la franche gaieté de ces étrangers. Partagés en petites bandes, dont chacune avait son objet distinct, ils poursuivaient leurs buts divers, sans avoir besoin de se concerter et à peu près sans avoir à combattre. Celui-ci courait après la richesse, celui-là après la gloire. L'un voulait découvrir des régions nouvelles, celui-là ne voulait découvrir que des nouveautés d'histoire naturelle. Ici un philosophe désirait observer l'homme dans l'état de nature, là un missionnaire brûlait d'annoncer la parole divine à une population païenne. Le plus grand nombre erraient sans souci à travers cette terre nouvelle et cette nouvelle race, s'abandonnant à leur curiosité, ras-

sasiant et ravivant tour à tour leur soif d'aventures, en ne demandant que de fraîches et piquantes sensations pour prix de leurs labeurs.

«..... . Jamais les aventuriers d'aucun peuple ne s'avancèrent si loin et avec autant d'intrépidité dans l'intérieur de pays inconnus. Les premiers patriarches de la Nouvelle-Angleterre ne purent franchir d'étroites limites sur la stérile côte de l'Atlantique. Les fondateurs de la Virginie ne furent qu'un peu plus heureux. Le brave amiral Raleigh put à peine déposer sa colonie sur la côte de la Caroline du Nord. L'infatigable Penn lui-même, plusieurs années après l'établissement de la colonie pensylvanienne, parle de la Delaware comme d'un *glorieux fleuve*, mais il n'en connaît ni le cours ni les sources. Les efforts des voyageurs anglais pour pénétrer dans l'intérieur de l'Afrique échouent malgré l'appât offert à leur ambition et à leur soif de l'or. La force seule, la mousqueterie et le canon ouvrirent l'Amérique du Sud aux Espagnols ; aussi, en lisant les aventures des Français dans ce continent nouveau, nous ne pouvons nous défendre d'une surprise qui va jusqu'à l'incrédulité. De petites troupes et même des individus isolés exploraient les rives du Saint-Laurent et l'imposante ceinture des lacs ses tributaires, au milieu des plus féroces peuplades indigènes. Le continent de l'Amérique du Nord était encore sauvage et l'on était encore à disputer qui aurait l'honneur de le conquérir, que déjà les missionnaires français remontaient le Mississipi, depuis son embouchure jusqu'aux cataractes de Saint-Antoine, sur une distance de douze cents lieues, et exploraient ses puissants tributaires, l'Arkansas, l'Ohio, la Wabash, l'Illinois; non-seulement ils accomplissaient des voyages qu'ils faisaient imprimer et qui acquéraient ainsi date certaine, mais ils étaient reçus avec hospitalité et traités avec respect. Pour eux on cuisait la bosse du bison, et des troupes de jeunes filles faisant cercle autour d'eux pendant leur sommeil, balayaient l'air au-dessus de leurs têtes avec les plumes dorées du perroquet, pour empêcher le sommeil de

l'homme blanc d'être troublé par la piqûre de l'irrévérentieux moustique.

«..... Les expéditions françaises étaient généralement accompagnées par des missionnaires, gens lettrés et souvent d'un grand savoir. Autant qu'il est possible de les juger aujourd'hui, ils étaient profondément livrés à leur œuvre évangélique. Bien différents des prêtres espagnols dont la soif du sang ne peut être comparée qu'à leur soif de l'or, et qui étaient les plus ardents à subjuguer ou à exterminer les Indiens, nous les voyons invariablement s'appliquer à gagner par la douceur la confiance du sauvage et à lui faire aimer les arts de la paix. Ils ne s'écartèrent de cette politique que pour autoriser l'armement des sauvages et leur participation aux guerres contre la France et l'Angleterre, participation qui n'était pas moins recherchée de l'autre côté.»

(*James Hall, Sketches of history, life and manners in the West.*)

Note 12. (Page 87.)

Construction et dépense des bateaux à vapeur de l'Ouest.

Les bateaux à vapeur de l'Ouest, sont à haute pression, de 6 à 8 atmosphères. Les chaudières sont sur le pont, à l'avant. Le cylindre vient ensuite; il est couché horizontalement sur le pont. Il y a deux roues de côté. Autrefois l'on employait fréquemment une seule roue à l'arrière (*stern-wheel*). La tige du piston agit, par l'intermédiaire d'une bielle sur la manivelle qui meut l'axe des roues; il y a un volant. Il n'y a qu'une machine par bateau. Les pistons ne sont pas métalliques, ce qui entraîne nécessairement une grande déperdition de force, mais ce qui rend les réparations faciles, circonstance importante avec des mécaniciens peu entendus.

Ces machines sont d'une construction extrêmement simple et coûtent fort peu. Pour les plus forts bateaux, leur

prix est de 60 à 70,000 fr. Les machines des bateaux de poste à vapeur du gouvernement français dans la Méditerranée coûtent près de 500,000 fr. Les plus fortes machines des bateaux de l'Ouest ont des cylindres de 30 pouces angl. (0 mètr. 76) de diamètre, et 7 pieds anglais (2 mètr. 13) de course de piston. Elles sont susceptibles d'agir par expansion.

Ces bateaux consomment beaucoup de bois ; les grands bateaux, dont la coque a 50 à 52 mètr. de long sur le pont, 8 à 9 mètr. de large, et 2 mètr. 50 à 3 mètr. de profondeur, et qui portent huit chaudières de 7 mètr. de long, sur 75 à 90 centim. de diamètre, brûlent 1 1/2 à 1 3/4 corde (5 1/2 à 6 1/3 stères) par heure, à raison de 2 1/4 doll. la corde (3 fr. 40 c. le stère). Il est rare qu'ils fassent quatre lieues à l'heure même en descendant.

Dans l'Est, un bon bateau à vapeur de 55 à 58 mètres de long, avec des chaudières en cuivre, qui sont nécessaires pour résister à l'eau salée, coûte 375 à 400,000 fr., y compris les aménagements. La coque est faite par les charpentiers à raison de 160 fr. par tonne de capacité, ferrures non comprises. La machine, quand il n'y en a qu'une, coûte 65 à 80,000 fr., non compris les chaudières. Le *North-America* a coûté 100,000 doll. (533,000 fr.). Un bon bateau, bien soigné, dure, dans l'Est, douze à quinze ans.

Les bateaux de l'Est sont des bateaux très-rapides et très-sûrs. Depuis quelques années, ils ont reçu beaucoup de perfectionnements, dus principalement à M. R.-L. Stevens, de New-York. Ils font jusqu'à 6 lieues à l'heure dans l'eau à peu près dormante ; ils ne transportent guère que des voyageurs. Leur longueur la plus ordinaire est de 55 à 58 mètres ; leur largeur est de 7 à 8 mètres, sans compter les plates-formes latérales ; leur tirant d'eau de 1 mètr. 20 à 1 mètr. 50 sur les fleuves ; de 2 mètr. à 2 mètr. 70 dans les baies, ou bras de mer. Le *North-America* a 73 mètr. 80 de long, 9 mètr. 15 de large, et avec les plates-formes, 19 mètr. 20 ; sa coque a 2 mètr. 70 de profondeur, et son tirant d'eau est de 1 mètr. 50.

Les bateaux de l'Est sont à basse ou moyenne pression (1 atmosphère) : leur cylindre est vertical; ils ont souvent deux machines. La vapeur y agit par expansion. La course du piston y a été portée jusqu'à 3 mètr., et 3 mètr. 35 (10 et 11 pieds anglais). Le diamètre de leurs cylindres est considérable; il y en a qui ont jusqu'à 1 mètr. 65 (*l'Ohio*, le *de Witt Clinton*). Ils consomment, dans les grandes vitesses, 7, 8 et même 9 stères par heure.

Aujourd'hui, les bateaux à vapeur d'Europe sont presque tous à basse pression et sans expansion. Pour employer la détente de la vapeur, il faut avoir des cylindres très-hauts; les constructeurs européens craignent qu'alors le navire ne soit mal assis et sujet à chavirer. Ils ne donnent pas au piston plus de 1 mètr. 20 à 1 mètr. 50 de course.

Note 13. (Page 87.)

Nombre des bateaux à vapeur des États-Unis.

Je dois à l'obligeance de Thomas Smith, *Register* de la trésorerie de Washington, le tableau suivant indiquant le nombre et le tonnage des bateaux à vapeur de chaque État et territoire de l'Union, au 31 décembre 1834.

Tableau des bateaux à vapeur des États-Unis.

ÉTATS.	NOMBRE DES BATEAUX.	TONNAGE.
Maine	1	68 ton.
Massachusetts.	5	904
Rhode-Island	3	847
Connecticut	6	1,291
New-York	54	13,233
New-Jersey.	4	775
Pensylvanie.	36	5,097
Delaware	2	324
Maryland	18	5,852
District de Columbia. . .	3	510
Virginie.	6	986
Ohio.	62	8,047
Caroline du Nord. . . .	1	49
Caroline du Sud	6	1,057
Géorgie.	10	1,561
Tennessée.	17	4,085
Alabama.	22	3,291
Louisiane	115	46,292
Missouri.	7	656
Michigan	8	962
TOTAL.	586	95,648

Les bateaux appartenant à l'Ouest peuvent être évalués comme il suit :

ÉTATS.	NOMBRE DES BATEAUX.	TONNAGE.
Ohio.	62	8,047 ton.
Tennessée.	17	4,082
Alabama	22	5,291
Louisiane	115	46,292
Missouri	7	635
Partie de la Pensylvanie (Pittsburg)	14	2,000
TOTAL.	237	64,347

D'après les relevés statisques, publiés par l'administration des mines, la France possédait, en 1834, 82 bateaux à vapeur. Leur tonnage total, dont l'indication n'est pas donnée, ne doit pas dépasser 15,000 tonnes. En outre, l'État en compte 37 pour le service de la marine et des postes. L'Angleterre en a, tout compris, plus de 480.

Note 14. (Page 97.)

A la fin de la session de 1836, ces excédants dépassaient 200,000,000 fr., sur lesquels il y avait à prendre, à la vérité, une somme assez considérable pour les services publics. Le congrès n'a pas voulu laisser cette réserve entre les mains des banques locales auxquelles la trésorerie l'avait confiée. Il a décidé que, sauf 5,000,000 doll., elle serait déposée dans les caisses des États particuliers, sans intérêt, jusqu'au jour où l'on en aurait besoin. Cette mesure équivaut à une distribution de la réserve entre les États ; la plu

part de ceux-ci appliqueront leur quote-part au travaux publics. (Voir la note 13 à la fin du premier volume, et la note 5 ci-dessus.)

Note 15. (Page 102.)

Le candidat qui a définitivement réuni la plupart des votes de l'opposition, est encore un homme de l'Ouest, le général Harrison.

Note 16. (Page 105.)

En 1836, l'Arkansas a en effet été admis au rang d'État.

Note 17. (Page 117.)

Vote de fonds pour aider la compagnie du chemin de fer de New-York au lac Érié.

Dans la session de 1836, la législature de New-York a voté une avance de 3 millions de doll. (16,000,000 fr.) à la compagnie du chemin de fer de New-York au lac Érié. La compagnie espère achever son chemin de fer moyennant 6 millions de dollars, ou environ 168,000 francs par lieue.

Note 18. (Page 123.)

Avances du Maryland pour les travaux publics.

Dans sa session de 1836, la législature de Maryland a voté une somme de 8,000,000 de doll. (41,333,000 fr.), dont 6,000,000 de doll. applicables par moitié à la continuation du chemin de fer et au canal ; le reste est réparti entre trois ouvrages, dont l'un doit lier Annapolis, capitale de l'État, au Potomac.

La ville de Baltimore a, de son côté, souscrit pour 3 millions de doll. au chemin de fer.

L'État de Maryland, tout en voulant favoriser les travaux publics, ne perd pas de vue les intérêts de sa trésorerie. Il se fait garantir par les compagnies un intérêt de 6 p. 0/0 pour ses actions, et renonce à tout dividende excédant ce chiffre. C'est un prêt avec hypothèque plutôt qu'une souscription.

Note 19. (Page 125.)

Chemin de fer de Charleston à Cincinnati.

En 1836, ce chemin de fer a été autorisé par les législatures des États de Kentucky, Tennessée, Caroline du Nord et Caroline du Sud. Les études préparatoires ont eu lieu; le tracé a été déterminé, et un comité a été organisé pour pousser l'affaire avec vigueur. Ce comité est présidé par M. Hayne, ex-sénateur au congrès, ex-gouverneur de la Caroline du Sud, l'un des hommes les plus considérés du pays. Y compris deux embranchements sur Louisville et Maysville, ce chemin de fer aurait 250 lieues de long.

Le devis approximatif qui en a été dressé s'élève à 11,870,000 doll. (63,300,000 fr.).

Note 20. (Page 125.)

Travaux publics en Géorgie.

La Géorgie s'occupe d'autres projets plus aisément réalisables. Il est question d'améliorer la navigation de la rivière Savannah ou d'établir un canal latéral là où la navigation en est mauvaise. Par ce moyen, les cotons, qui, maintenant, prennent de préférence le chemin de fer d'Augusta à Charleston, descendraient la rivière, et vivifieraient le commerce de la ville de Savannah.

Il s'agit beaucoup en Géorgie d'un chemin de fer de

Savannah à Macon, qui aurait quatre-vingts lieue sde long. La compagnie a été autorisée, et comme encouragement on lui a donné le privilége de faire la banque.

On travaille activement au chemin de fer de Géorgie qui prolonge au sud-ouest, du côté de la rivière de Chattahoochie, le chemin de fer de Charleston à Augusta. Il doit se rattacher à un autre grand chemin de fer dont l'exécution paraît décidée, qui serait jeté entre la Chattahoochie et la rivière Alabama, et qui aboutirait sur cette dernière rivière à Mongomery, à la tête de la navigation à vapeur. La ville de Mobile, qui est située tout près de l'embouchure de l'Alabama, et qui reçoit les cotons du haut pays, a souscrit pour 100,000 doll. au chemin de fer de la Chattahoochie à l'Alabama.

Pour que la communication par chemins de fer et bateaux à vapeur entre Boston et la Nouvelle-Orléans soit complète, il ne manquera plus qu'un chemin de fer de la rivière Roanoke à Charleston. Une première partie de cette ligne, du Roanoke à la ville de Raleigh (Caroline du Nord), ayant vingt-huit lieues de long, a dû être autorisée par la Caroline du Nord : le reste, de Raleigh à Charleston, formerait environ cent lieues.

En regardant la carte des États-Unis, on voit que, pour passer de l'Atlantique au golfe du Mexique, on pourrait profiter de deux cours d'eau, la rivière Sainte-Marie et la Suwanée, qui se déchargent l'une d'un côté, l'autre de l'autre, et qui, à un certain instant, sont fort rapprochées surtout par la Santé-Fé, l'un des affluents de la Suwanée. La Floride est un pays généralement plat ; il serait donc aisé de relier, par un chemin de fer, les deux rivières qu'on rendrait navigables. Il est question aussi d'un canal qui serait dirigé, à partir de la rivière Sainte-Marie, soit le long de la Suwanée, soit vers la ville Tallahassée. On parle de ces ouvrages depuis assez longtemps ; après que les Indiens Séminoles auront évacué la Floride, il est probable qu'on s'en occupera sérieusement.

Note 21. (Page 132.)

Pendant la session de 1836, le congrès, en élevant le Michigan au rang d'État, a en effet transporté à l'Ohio le coin de territoire où est comprise l'embouchure de la Maumée.

Note 22. (Page 133.)

Canal Michigan commencé.

L'État d'Illinois a décidément entrepris à ses frais l'exécution du canal Michigan ; les dimensions paraissent en devoir être assez belles. Il aura trente-sept lieues et demie de long. On estime qu'il coûtera un million par lieue moyennement. Les travaux ont été commencés le 4 juillet 1836. Le lac servira de réservoir ; le *maximum* de la tranchée dans le roc sera de 8 mèt., 50. Les deux extrémités seront, l'une à Chicago, l'autre près du confluent de la petite rivière Vermillon.

La première allocation de fonds est de 500,000 dollars (2,667,000 fr.).

Note 23. (Page 135.)

Travaux publics dans l'État d'Indiana.

Pendant la session de 1836, la législature d'Indiana a voté une somme de 10,000,000 doll. (53,300,000 fr.) pour les travaux publics. 1,300,000 doll. (6,930,000 fr.) serviront à achever la canalisation de la rivière Wabash ou canal de la Wabash au lac Érié par la Maumée ; 1,400,000 doll. sont alloués à la canalisation du *White-River*, l'un des affluents de la Wabash ; 3,500,000 doll. (18,667,000 fr.) à l'exécution d'un canal, canal du Centre (*Central Canal*) qui traversera l'État, du Sud au Nord, depuis Evansville, sur l'Ohio, jusqu'à l'extrémité de la canalisation de la Wabash. 1,600,000 dollars (8,533,000 fr.) sont consacrés à un chemin de fer partant de New-Albany, sur l'Ohio,

vis-à-vis de Louisville, qui passera par Indianapolis et se dirigera par Lafayette vers le lac Michigan ; 1,600,000 doll. (8,533,000 fr.) à divers chemins de fer ou routes macadamisées ; 500,000 doll. (2,667,000 fr.) sont destinés, sous forme de souscription, au chemin de fer de Lawrenceburg, sur l'Ohio, à Indianapolis, lequel est entrepris par une compagnie.

Le canal du Centre formera, avec le canal de la Wabash au lac Érié, un développement de 180 lieues, dont une trentaine dans l'État d'Ohio.

Note 24. (Page 153 ; et t. III, p. 158.)

Souscription du Massachusetts au Western Rail-Road.

Le capital de la compagnie qui a entrepris cet ouvrage est de 2,000,000 doll. ; le devis estimatif ne s'élève qu'à 1,600,000 doll., y compris un embranchement de 9 lieues, entre Springfield et Hartford (Connecticut).

Pendant la session de 1836, la législature du Massachusetts y a souscrit pour un million de dollars. L'acte par lequel cette souscription a eu lieu porte le capital de la compagnie à 3,000,000 doll.

C'est la première fois que l'État de Massachusetts intervient dans les travaux publics. Cette détermination de sa part est toute une révolution dans sa politique. Les journaux, en l'annonçant, faisaient remarquer qu'il y a quelques années pareille proposition eût été considérée comme une folie et repoussée avec dédain ou colère.

Note 25. (Page 161.)

Récapitulation des travaux publics des États-Unis.

Les six tableaux suivants offrent la récapitulation des divers travaux publics des États-Unis, classés comme dans la lettre XXII, avec les dépenses en francs et les longueurs en lieues de 4,000 mètres.

CANAUX ET CHEMINS DE FER.	LONGUEUR.		DÉPENSE TOTALE.		
	CANAUX.	CHEMINS de fer.	CANAUX.	CHEMINS de fer.	PAR LIEUE.
1re LIGNE. — *Canal Érié.*	146 1/2	»	65,000,000	»	262,600
Embranchements divers.	101	»			
Chemins de fer latéraux					
id. d'Albany à Schénectady.	»	6 1/2	»	4,000,000	615,400
id. de Schénectady à Utica.	»	31 1/2	»	8,000,000	254,000
id. de Rochester à Buffalo.	»	29	»	3,000,000	103,000
2e LIGNE. — *Canal de Pensylvanie :* Canal proprement dit.	111	»	95,000,000	»	392,300
Embranchements du canal.	131 1/4	»			
Chemin de fer de Columbia.	»	35	»	19,200,000	581,800
id. du Portage.	»	14 1/4	»	8,550,000	600,000
Canal du *Bald Eagle.*	10	»	1,000,000	»	100,000
id. de l'Union.	33	»	13,870,000	»	420,300
3e LIGNE. — *Chemin de fer de Baltimore à l'Ohio* (1re part.).	»	34	»	16,000,000	470,600
4e LIGNE. — *Canal de la Chésapeake à l'Ohio* (1re part.).	74 3/4	»	33,000,000	»	442,800
Canal de Georgetown à Alexandrie.	3	»	2,600,000	»	866,700
5e LIGNE. — *Canal de Virginie.* Canal.	100	»	25,000,000	»	250,000
Chemin de fer.	»	60	»	15,000,000	250,000
Ancien Canal du *James-River.*	12	»	5,300,000	»	441,600
6e LIGNE. — Canal Richelieu.	4 3/4	»	1,870,000	»	393,700
Chemin de fer de la Prairie.	»	6 1/2	»	800,000	123,100
TOTAUX.	727 1/4	214 3/4	242,640,000	74,550,000	»

CANAUX ET CHEMINS DE FER.	LONGUEUR.		DÉPENSE TOTALE.		
	CANAUX.	CHEMINS de fer.	CANAUX.	CHEMINS de fer.	PAR LIEUE.
Canal d'Ohio.	122	»	22,720,000	»	186,200
— Miami (1re partie)	26 1/2	»	5,227,000	»	197,200
id. (2e partie).	50 1/4	»	11,000,000	»	219,000
— de la Wabash au lac Erié.	84	»	16,800,000	»	200,000
— Michigan.	37 1/2	»	37,500,000	»	1,000,000
— de Pittsburg à Erié.	41 1/2	»	5,000,000	»	120,500
— du Beaver et du Sandy.	36 1/4	»	7,250,000	»	200,000
— Mahoning.	36	»	7,200,000	»	200,000
Chemin de fer de Dayton à Sandusky. . . .	»	61 1/2	»	10,500,000	170,700
Canal Welland.	11 1/4	»	11,040,000	»	982,300
Travaux du Saint-Laurent.	13	»	20,000,000	»	1,538,000
Canal de Louisville à Portland.	» 3/4	»	4,033,000	»	5,400,000
TOTAUX.	459	61 1/2	147,790,000	10,500,000	»

III. — COMMUNICATIONS LE LONG DE L'ATLANTIQUE.

NOTES.

CANAUX ET CHEMINS DE FER.	LONGUEUR.		DÉPENSE TOTALE.		
	CANAUX.	CHEMINS DE FER.	CANAUX.	CHEMINS DE FER.	PAR LIEUE.
1re LIGNE. — *Cabotage :*					
Canal du Raritan à la Delaware	17	»	12,000,000	»	705,900
id. de la Delaware à la Chésapeake. .	5 1/2	»	14,000,000	»	2,545,500
id. du Kismal Swamp	9	»	5,733,000	»	324,600
Embranchement	2 1/2	»			
2e LIGNE. — *Par les Métropoles :*					
Chemin de fer de Boston à Providence . .	»	17	»	8,000,000	470,600
id. de Providence à Stonington .	»	21	»	8,000,000	381,000
id. d'Amboy à Camden . . .	»	24 1/4	»	12,250,000	505,200
id. de Newcastle à Frenchtown .	»	6 1/2	»	2,130,000	327,700
id. de Baltimore à Washington .	»	12	»	8,000,000	750,000
id. d'Harper's-Ferry à Winchester	»	13	»	2,600,000	200,000
id. de Frédériksburg à Richmond	»	23 3/4	»	3,900,000	164,200
id. de Pétersburg au Roanoke. .	»	24	»	3,470,000	144,600
id. Embranchement de Belfield .	»	6	»	840,000	140,000
id. de Norfolk à Weldon . . .	»	31	»	4,000,000	129,000
id. de Charlston à Augusta. . .	»	54 3/4	»	6,400,000	116,900
id. d'Augusta à Athènes . . .	»	46	»	8,250,000	179,300
TOTAUX	34 »	279 1/4	29,733,000	67,840,000	»

CANAUX ET CHEMINS DE FER.	LONGUEUR.		DÉPENSE TOTALE.		
	CANAUX.	CHEMINS DE FER.	CANAUX.	CHEMINS DE FER.	PAR LIEUE.
Chemin de fer de Boston à Lowell	»	10 1/4	»	8,000,000	780,500
id. à Wocester	»	17 3/4	»	6,670,000	375,800
Canal de Middlesex	12	»	2,800,000	»	233,000
Chemin de fer de New-York à Paterson . . .	»	6 1/4	»	1,100,000	176,000
id. de New-York à Harlaem . . .	»	2	»	2,000,000	1,000,000
id. de Jersey-City à New-Brunswick.	»	11 1/4	»	1,800,000	160,000
id. de Brooklyn à Jamaïca	»	5	»	1,600,000	320,000
id. de Philadelphie à Norristown. .	»	6 1/4	»	2,500,000	400,000
id. de Westchester	»	3 1/2	»	540,000	154,300
id. de Philadelphie à Trenton . . .	»	10 1/2	»	2,133,000	203,100
id. de Baltimore à la Susquéhanna. .	»	24	»	7,100,000	295,800
Canal de la Santée.	9	»	3,470,000	»	585,600
Canaux de la Nouvelle-Orléans.	4	»	12,000,000	»	3,000,000
Chemin de fer de la Nouvelle-Orléans à Carrolton.	»	3 1/2	»	2,000,000	571,400
id. de la Nouvelle-Orléans au lac Ponchartrain.	»	2	»	2,300,000	1,150,000
id. de Schénectady à Saratoga. . .	»	8 1/2	»	1,600,000	188,200
id. de Troy à Saratoga	»	9 3/4	»	1,800,000	184,600
TOTAUX.	25	120 1/2	18,270,000	41,143,000	»

V.

TRAVAUX ÉTABLIS AUTOUR DES MINES DE CHARBON.

CANAUX ET CHEMINS DE FER.	LONGUEUR.		DÉPENSE TOTALE.		
	CANAUX.	CHEMINS de fer.	CANAUX.	CHEMINS de fer.	PAR LIEUE.
Chemin de fer de Chesterfield.	»	5 1/4	»	1,050,000	200,000
Canal du Schuylkill.	43	»	16,000,000	»	372,100
id. du Lehigh.	17 1/2	»	8,300,000	»	474,300
id. latéral à la Delaware (Mémoire.)	»	»	»	»	»
id. Morris.	48 1/2	»	11,000,000	»	226,800
Chemin de fer de Carbondale à Honesdale.	»	6 1/2	»	1,600,000	246,200
Canal de l'Hudson à Delaware.	43	»	12,600,000	»	295,300
Chemin de fer de Postville à Sunbury.	»	17 3/4	»	6,000,000	338,000
id. de Philadelphie à Reading.	»	22 3/4	»	8,000,000	351,600
Divers ouvrages voisins des mines.	»	66	»	6,000,000	90,900
TOTAUX.	152	118 1/4	47,900,000	22,650,000	»

VI. — LIGNES DIVERSES.

CANAUX ET CHEMINS DE FER.	LONGUEUR. CANAUX.	LONGUEUR. CHEMINS de fer.	DÉPENSE TOTALE. CANAUX.	DÉPENSE TOTALE. CHEMINS de fer.	DÉPENSE TOTALE. PAR LIEUE.
OUVRAGES DIVERS :					
Canaux de la Nouvelle-Angleterre, savoir :					
Canal de Cumberland et Portland (Maine); canaux de Farmington, de Blakstone, d'Hampshire et Hampden et de Hadley.	67	»	10,400,000	»	155,000
Canalisation du Conestogo (Pensylvanie). . .	7 1/4	»	1,000,000	»	95,700
id. du Codorus *id.* . . .	4 1/4	»			
Canal des Muscle-Shoals (Alabama).	14		7,000,000	»	500,000
id. de Savannah à l'Ogechée.	6 1/2	»	850,000	»	130,800
Amélioration de l'Hudson.	11 3/4	»	5,000,000	»	425,500
Chemin de fer de Quincy (Massachusetts). . .	»	1 1/4	»	180,000	144,000
id. d'Ithaca à Owégo (New-York) .	»	11 3/4	»	2,700,000	230,800
id. de Lexington à Louisville. . .	»	36	»	6,000,000	166,700
id. de Tuscumbia à Décatur (Alabama)	»	18	»	3,000,000	200,000
id. de Rochester.	»	1 1/4	»	160,000	128,000
id. de Buffalo à Blackrock. . . .	»	1 1/4	»	50,000	40,000
TOTAUX. . . .	110 3/4	69 1/2	24,250,000	12,690,000	»

Pour arriver aux résultats indiqués pages 161 et suiv., je n'ai compté ni le canal de Virginie, ni celui de Michigan, et je n'ai fait figurer que six lieues et demie du canal de Saint-Laurent, quinze du chemin de fer de Rochester à Buffalo, et trente de celui de Dayton à Sandusky.

VII.

Résumé des six tableaux précédents.

TABLEAUX.	LONGUEUR DES OUVRAGES.		DÉPENSE.	
	CANAUX.	CHEMINS de fer.	CANAUX.	CHEMINS de fer.
I.	727 1/4	214 3/4	242,640,000	74,550,000
II.	459	61 1/2	147,790,000	10,500,000
III.	54	279 1/4	29,753,000	67,840,000
IV.	25	120 1/2	18,270,000	41,143,000
V.	152	118 1/4	47,900,000	22,650,000
	1,397 1/4	794 1/4	486,333,000	216,683,000
A déduire.	144	105	72,500,000	21,750,000
	1,253 1/4	689 1/4	413,833,000	194,933,000
VI.	110 3/4	69 1/2	24,250,000	12,690,000
	1,364 »	758 3/4	438,083,000	207,625,000
	2,122 3/4		645,706,000	

En raison d'un certain nombre d'ouvrages très-peu importants, sur lesquels je n'ai pu avoir de renseignements

exacts, je pense que l'on pourrait porter les totaux ci-dessus à 2,150 lieues et à 660 millions de francs.

Si l'on voulait tenir compte des principaux ouvrages à l'exécution desquels il a été pourvu dans les derniers mois de 1835, ou dans les premiers de 1836, savoir : la continuation du chemin de fer de Baltimore à l'Ohio et du canal de la Chésapeake à l'Ohio, le canal de Virginie, le chemin de fer de New-York au lac Érié, le canal Michigan, les travaux publics de l'État d'Indiana, le chemin de fer d'Elmyra à Williamsport et le canal Génesée, qui reliera les travaux publics de New-York à ceux de la Pensylvanie, l'*Eastern* et le *Western railroads* près de Boston, le reste du chemin de fer de Buffalo à Rochester, le chemin de fer de Philadelphie à Baltimore, par Wilmington, ceux de New-Haven à Hartford, de West-Stockbridge à Hudson, de Lancaster à Harrisburg, de Richmond à Pétersburg, et celui d'Alabama à la Chattahoochie, il faudrait aux totaux précédents ajouter environ neuf cents lieues et 300 millions ; ce qui donnerait pour totaux définitifs trois mille cinquante lieues et 960 millions. Je ne parle pas des deux grands chemins de fer de la Nouvelle-Orléans à Nashville et de Charleston à Cincinnati, qui cependant me semblent devoir être prochainement exécutés, et qui, avec quelques embranchements, auront ensemble plus de cinq cents lieues.

Les Américains ont déjà surpassé, par l'étendue de leurs entreprises de communications et par la rapidité qu'ils ont mise à les exécuter, tout ce qu'avaient fait les peuples de la vieille Europe. Presque tous les ouvrages ci-dessus énumérés ont été faits en quinze ans. L'Angleterre est restée soixante ans, de 1760 à 1820, pour creuser, dans les trois parties du Royaume-Uni, 1,100 lieues de canaux, dont les quatre cinquièmes sont dans l'Angleterre proprement dite. Ces ouvrages anglais sont en général assez courts, à petites dimensions, et l'exécution en a été facile. Quelques-uns cependant sont fort beaux ; tel est celui de la Forth à la

Clyde, qui a trois mètres de hauteur d'eau, et dont la longueur n'est d'ailleurs que de 15 1/2 lieues ; tel est surtout le canal Calédonien, qui traverse la Grande-Bretagne de l'est à l'ouest. Son parcours entier n'est que de 23 3/4 lieues ; le canal proprement dit n'est que de 8 1/2 lieues ; le reste est occupé par une file de lacs allongés. Il est praticable pour des frégates de 32 canons. La dépense a été de 25,000,000 de fr., ou à peu près 3,000,000 de francs par lieue.

Après avoir canalisé leur territoire, les Anglais s'occupent à le sillonner par des chemins de fer exécutés à grands frais. Ils ont en ce moment environ 142 lieues de chemins de fer achevés, ayant coûté 105 à 110 millions, soit 750,000 à 800,000 fr. par lieue, et 172 lieues de chemins de fer en construction, qui ne coûteront pas moins de 220 millions, soit 1,300,000 fr. par lieue.

La Hollande a beaucoup de canaux dont la construction a été fort simple, à cause de la dimensions hydrographiques du pays. Le plus remarquable est celui qui va d'Amsterdam au Helder. Il a 20 1/4 lieues de long. Deux frégates peuvent y passer de front.

Il existe aussi de beaux ouvrages dans le nord de l'Europe, pour abréger la navigation, soit par l'intérieur de la presqu'île du Jutland, soit à travers la Suède. La Russie possède aussi quelques grands travaux de navigation intérieure qui complètent la communication presque entièrement établie par les fleuves entre la Baltique d'un côté, la Caspienne et la Mer Noire de l'autre.

Il y a bien longtemps que la France a débuté dans les travaux publics. Le canal de Briare date de Henri IV. Le canal du Midi fut commencé en 1666, et livré à la navigation en 1684. Avant la révolution, plusieurs autres canaux avaient été achevés ; entre autres le canal du Centre qui relie la Saône à la Loire. D'autres avaient été entamés, principalement par les états provinciaux, mais ils restèrent abandonnés tant que dura la tourmente révolutionnaire ;

tels furent le canal du Rhône, ou plutôt de la Saône au Rhin par le Doubs et l'Ill; le canal de Bourgogne, qui relie la Saône à la Seine par l'Yonne; celui du Nivernais, qui rattache la Loire à l'Yonne; celui de la Somme qui suit la rivière de ce nom, et la met en communication avec l'Oise. L'empire continua les ouvrages qu'il trouva commencés et en commença de nouveaux, entre autres celui de Saint-Quentin proprement dit, celui de Nantes à Brest, destiné à l'approvisionnement de notre premier arsenal militaire; celui de l'Ourcq, ceux du Cher (aujourd'hui du Berry), du Blavet (de Pontivy à Lorient), d'Ille-et-Rance (de l'Océan à la Manche), et quelques autres moindres ouvrages, tels que les canaux de Mons à Condé, Saint-Denis, Saint-Martin. En 1814, le malheur de nos armes vint encore une fois suspendre les travaux. La restauration les reprit faiblement jusqu'en 1821. En 1821 et 1822, des marchés furent passés avec des compagnies pour l'achèvement des lignes commencées et l'établissement d'un petit nombre d'autres (canal latéral à la Loire, navigation de l'Isle, de l'Oise, etc.), en tout quinze lignes. Ces marchés onéreux au trésor, qu'ils grevaient d'intérêts considérables; onéreux au commerce, sur qui ils devaient faire peser des droits de péage trop élevés, procurèrent une somme de 128,600,000 fr.

Malheureusement les devis présentés aux chambres avaient été rédigés avec une extrême précipitation. Les projets nouveaux n'avaient pas été étudiés. Les travaux furent conduits mollement. Toutes les prévisions de temps et d'argent furent dépassées. A la fin de 1833, deux lignes seulement étaient achevées, savoir : le canal d'Aire à la Bassée (10 lieues 1/4) qu'une compagnie avait entrepris à ses risques et périls, et des travaux de peu d'importance pour l'amélioration du Tarn (1) entre Gaillac et Alby (8 lieues). A la même époque, il y avait déjà trois ans que

(1) Il avait été alloué pour ces travaux 800,000 fr., qui ne sont pas compris dans les 128,600,000 fr. ci-dessus.

les emprunts de 1821 et 1822 étaient épuisés et que les ouvrages se continuaient aux frais du trésor, moyennant des allocations annuelles.

La loi du 27 juin 1833 répartit une somme de 93 millions entre la navigation intérieure, les routes, les phares et les monuments. Les rivières et canaux eurent 44 millions pour leur part.

Actuellement les travaux touchent à leur terme ; la plupart des lignes sont livrées à la navigation. Toutes le seront en 1837.

Voici le détail de leur étendue et celui de la dépense au 31 décembre 1835.

DÉSIGNATION DES OUVRAGES.	LONGUEUR en lieues de 4,000 mèt.	DÉPENSE TOTALE au 31 déc. 1835.
Canal du Rhône au Rhin.	87 1/4	27,334,068
id. de la Somme. . . .	39 1/4	11,145,545
id. des Ardennes. . .	26 1/4	14,050,142
id. de Bourgogne. . .	60 1/2	51,211,158
id. du Berry.	80	17,521,560
id. latéral à la Loire. .	49 1/2	23,542,016
id. de Nantes à Brest.	93 1/2	42,547,234
id. d'Ille-et-Rance. . .	21 1/4	13,825,564
id. du Blavet.	15	4,929,106
id. du Nivernais. . . .	44	25,145,949
id. d'Arles à Bouc. . .	11 3/4	11,102,591
Navigation de l'Isle. . . .	36 1/4	4,622,685
id. de l'Oise. . .	54 1/2	5,074,717
TOTAL.	598 1/2	251,829,735

Il reste à dépenser un peu plus de 17 millions sur les fonds de la loi de 1833. En admettant qu'ils suffisent pour

parfaire les ouvrages commencés, la dépense totale se trouvera de 269 millions, soit 430,000 fr. par lieue.

Ces canaux donnent déjà de notables résultats. Ainsi, sur le canal du Rhône au Rhin, au-dessus de Besançon, où le mouvement commercial est moins actif que dans la partie inférieure, on a livré passage, en 1833, à 1,600 bateaux ou radeaux, et, en 1834, à 2,180. Il en est passé sur le canal de Bourgogne :

	1834	1835
A Dijon	825	2,324
Au bief de partage	227	1,388

Les recettes sur ce dernier canal suivent une progression non moins rapidement croissante. Elles ont été :

En 1833, de	171,661 fr.
En 1834, de	211,530
En 1835, de	571,840

Pour compléter la nomenclature de la navigation artificielle de la France, il faut, aux travaux ci-dessus, ajouter les suivants :

Canal de Saint-Quentin.	23 lieues 1/4
de Briare, de Loing et d'Orléans.	45 — 1/4
du Centre.	29 — 1/4
du Midi.	61 — »
de l'Ourcq.	23 — 1/2
Petits canaux du littoral de la Méditerranée.	52 — 3/4
Petits canaux du Nord et du Pas-de-Calais.	75 — »
Divers petits canaux isolés, tels que ceux de la Ruche, de Givors, de Vauban, de Brouage, de Saint-Denis, et travaux du Tarn.	34 — »
Total.	342

En y ajoutant les 15 lieues du canal de Roanne à Digoin, et les 16 1/2 lieues du canal de la Sambre à l'Oise, ainsi que les portions exécutées de divers canaux momentanément suspendus, tels que celui des Salines, ce chiffre s'élèverait à 400 lieues.

Le total général de la navigation artificielle de la France serait donc de 998

En outre nous avons une navigation fluviale dont la longueur peut être estimée à 1,800

qui donne pour total définitif de la navigation une longueur de 2,798

Quant aux communications par terre, nous possédions, au 1er janvier 1836, en fait de routes royales :

Routes à l'état d'entretien.	6,129 lieues.	
Routes à réparer.	1,559	
Lacunes de routes.	947	
Total des routes royales.	8,635	8,635 lieues.

La classification analogue des routes départementales donnerait :

Routes à l'état d'entretien.	5,500	
Routes à réparer.	1,200	
Lacunes.	2,800	
	9,500	
Total des routes royales et départementales,		18,135 lieues.

En fait de chemins de fer, nous n'avons encore en France que ceux qui s'étendent de Lyon à Roanne, 38 lieues en tout ; le chemin d'Épinac, qui a 6 lieues et demie, et quelques autres petits, qui élèveraient la somme totale des chemins de fer en France à 50 lieues à peine.

En résumé, il y a peu de pays au monde qui soient en mesure de présenter la même étendue de communications que la France. Cependant il nous reste encore beaucoup à faire, même pour jouir de ce que nous avons fait.

Nos canaux sont bien conçus et bien exécutés. La plupart offrent une section plus considérable que celle des canaux ordinaires d'Angleterre et d'Amérique, double au moins. Ils auront de l'eau toute l'année au moyen des réservoirs alimentaires qui s'achèvent à grands frais. Une fois nos canaux terminés, nous ne serons encore qu'à la moitié de la tâche; car ils débouchent dans des rivières qui ne sont pas navigables en été. Ainsi le canal du Midi se termine dans la Garonne à Toulouse, et la navigation du fleuve n'est régulièrement bonne que 50 lieues plus bas, à Castets, près Langon. Le canal du Berry, ceux du Nivernais, du Centre, de Briare, d'Orléans, aboutissent à divers points de la Loire, tous éloignés du confluent de la Maine; et c'est là seulement que le fleuve offre une profondeur d'eau toujours suffisante. La pensée de Henri IV et de Louis XIV, de lier deux à deux les trois mers qui baignent la France à l'Ouest, au Nord et au Midi, est enfin réalisée; mais la liaison, au lieu d'être permanente, comme l'exigerait le développement des relations commerciales, n'est encore qu'incertaine et interrompue. Jusqu'à ce que nos canaux soient bien fournis d'eau et nos rivières améliorées, jusqu'à ce que la continuité des grandes lignes existe autre part que sur le papier, tous les transports qui exigent de la régularité seront effectués par le roulage: on ne confiera à la navigation que les objets qui peuvent sans inconvénient rester six mois en voyage, et nos routes continueront à être défoncées par d'énormes chariots. Nous aurons beau faire des lois sur la police du roulage, elles seront inexécutables et inexécutées. La meilleure loi, la seule bonne en cette matière, sera celle qui pourvoira à la navigation du territoire. L'administration n'a pas fait connaître les devis des travaux à entreprendre sur nos fleuves, quoique d'excellentes études aient été faites

relativement à un canal latéral au Rhône, par exemple, et que d'intéressants travaux aient été déjà exécutés sur le Rhin. Il ne paraît pas qu'on doive les évaluer à moins de 200 millions.

Ce n'est pas tout. Nos 18,135 lieues de routes ne sont pas toutes praticables. Sur nos routes royales, il y a des lacunes à combler, et de longues distances à réparer ; la somme nécessaire pour les porter toutes à l'état d'entretien est évalué commee il suit :

Lacunes.	75,038,687 fr.
Routes à réparer.	56,[illegible]5,881
Total.	131,[illegible],568

Les départements auraient à débourser une somme au moins égale pour les routes départementales, sans parler des sommes que les chemins vicinaux exigent, et qui vont, d'ailleurs, leur être consacrées en vertu de la loi de 1836.

Pour que la viabilité du territoire fût complète, il faudrait aux canaux et aux routes joindre les chemins de fer. Les études entreprises en vertu de la loi du 27 juin 1833 sont achevées, et il n'y a plus à craindre qu'à l'égard des chemins de fer nous éprouvions les mécomptes qui ont signalé nos entreprises de canaux. Les nivellements ont été exécutés sur une longueur de 2,318 lieues. La longueur totale des projets étudiés est de 1,250 lieues, qui sont estimées à 908 millions, soit 730,000 fr. par lieue. S'il s'agissait de leur exécution aux frais de l'État, on pourrait réduire le nombre des lignes étudiées, ou du moins abandonner la plupart des embranchements aux compagnies qui, à l'exception de quelques cas particuliers, les préféreraient certainement aux grandes lignes. Les seuls chemins de fer que l'État pourrait jamais avoir à entreprendre, en supposant

qu'aucune grande ligne ne fût concédée aux compagnies, seraient, selon toute probabilité, les suivants :

De Paris au Hâvre, par Rouen.	55	lieues.
——— à Lille.	58 3/4	
Embranchement de Valenciennes (route de Belgique).	19	
Embranchement de Calais (route d'Angleterre).	33	
De Paris à Lyon et Marseille.	219	
à Strasbourg.	116 1/2	
à Bordeaux.	154	
Embranchement de Bayonne (route d'Espagne).	56	
——— de Nantes.	33	
Total.	746 1/4	lieues.

A raison de 800,000 fr. la lieue, la dépense de ce système serait de 597 millions.

En résumé, pour compléter la viabilité du territoire, la somme requise serait :

Lignes de navigation.	200 millions
Routes.	132
Chemins de fer.	597
Total.	929 millions.

A raison de 50 millions par an, l'exécution de ces travaux exigerait de dix-huit à vingt ans.

Cinquante millions par an, c'est lourd. Mais si le désarmement pouvait enfin s'opérer, il serait aisé d'y pourvoir sans augmenter les charges publiques. Ne serait-ce pas pas le cas d'emprunter, si toute autre ressource venait à manquer? S'abuserait-on beaucoup en espérant que les sources du revenu public, rendues plus fécondes par l'exécution de ces travaux, produiraient par cela seul un surplus de 40 mil-

lions, c'est-à-dire l'intérêt d'un emprunt successif d'un milliard. Lorsque l'on voudra sérieusement trouver ces 50 millions annuels, il y aura lieu à se demander encore si les 50 millions de l'amortissement qui sont attribués au 5 p. 0/0, et qui restent sans emploi parce que le cinq est au-dessus du pair, ne trouverait pas le meilleur des placements dans cette vaste entreprise.

Un autre moyen se présente encore. Par les caisses d'épargnes, nous avons organisé un emprunt forcé d'un nouveau genre, c'est-à-dire forcé pour l'emprunteur. Quand ces excellentes institutions auront été multipliées, et l'on y pourvoit avec une louable sollicitude, elles verseront annuellement au trésor, en temps régulier, une somme de 50 millions, et davantage peut-être. L'État ne peut refuser ces fonds ; le devoir et l'intérêt du gouvernement lui commandent de devenir le dépositaire et le garant des épargnes du plus grand nombre. Et une fois dans ses coffres, que pourra-t-il en faire, sinon d'en user comme d'un emprunt à 4 p. 100 et de les appliquer autant que possible à des dépenses productives ?

Les difficultés financières qui s'opposent à l'exécution d'un système complet de communications en France seraient donc aisées à lever. Il est d'ailleurs certain que les hommes, chefs et ouvriers, ne manqueraient pas pour mettre les millions en œuvre. Lorsque l'État jugera convenable de faire pour l'ensemble ce que les départements et les communes font pour les détails (1), il trouvera dans ses ingénieurs un admirable levier, et dans les rangs de son armée une [illegible] inépuisable. Il n'y a pas d'entreprise si vaste qu'elle [illegible] être, à laquelle la France ne puisse [illegible]re par le [illegible] la capacité et le dévouement de [illegible]eurs, aussi que par ses ressources matérielles [illegible]ice a des

(1) On peut estimer à 70 ou 80,000 [illegible] annuelle [illegible] consacrée par les départements et [illegible] communes [illegible] tions départementales et vicinales [illegible] nouveaux des chemins vicinaux.

nieurs en assez grand nombre pour couvrir l'univers entier de routes, de canaux et de chemins de fer. Grâce à son système de centralisation, dont l'école polytechnique est l'un des produits, elle possède cinq cents ingénieurs des ponts et chaussées. Elle a en outre une centaine d'ingénieurs des mines, quatre cents officiers du génie, et cinq à six cents officiers d'artillerie et d'état-major, tous en état de prendre une part active aux plus difficiles travaux. Certes, si la France se décidait enfin à déployer sur son territoire l'énergie, l'activité et la haute intelligence dont elle fit preuve quand elle se mit à conquérir l'Europe, si elle consacrait à enrichir son sol la moitié des trésors qu'elle engloutit dans cette tentative, il est permis de croire que la palme des améliorations matérielles ne resterait pas longtemps à nos heureux voisins d'outre-mer et à leurs rejetons d'Amérique.

Il faut dire cependant que si, en France, nous désirons avoir nos grandes communications achevées promptement et à bon marché, deux mesures doivent être préalablement adoptées.

1° Il est indispensable de modifier les règlements d'administration qui fixent les formalités à remplir par les ingénieurs pour l'exécution des travaux (1).

2° Il n'est pas moins nécessaire de modifier l'éducation des ingénieurs. On a beau être plein de probité et de zèle, et posséder des connaissances mathématiques et mécaniques fort étendues, l'on ne parviendra jamais à tirer le meilleur parti possible d'une somme donnée, ou d'une communication une fois établie, ni à bien user du temps, si l'on est étranger à la pratique des affaires commerciales. Or, c'est un point qui est complétement négligé dans l'éducation de nos ingénieurs ; l'enseignement des écoles d'application et celui de l'école polytechnique ont donc besoin d'être révisés. Il est inconcevable, par exemple, que dans cette dernière école, qui fournit au gouvernement les

(1) Voir tom. III, note 7.

hommes par les mains desquels il accomplit les entreprises matérielles les plus importantes, l'on n'enseigne pas l'économie publique, c'est-à-dire la science des intérêts matériels (1).

Il y a lieu aussi à modifier le régime administratif de nos canaux pour qu'ils deviennent aussi utiles qu'ils peuvent l'être.

En Europe, les petits États donnent maintenant des leçons aux grandes puissances. Le 1er mai 1834, une loi conçue comme il suit fut promulguée par le gouvernement belge :

« ART. 1er. Il sera établi dans le royaume un système de « chemins de fer, ayant pour point central Malines, et se « dirigeant à l'Est, vers la frontière de Prusse, par Lou- « vain, Liége et Verviers; au Nord sur Anvers; à l'Ouest « sur Ostende, par Termonde, Gand et Bruges, et vers « les frontières de France par le Hainaut.

« Art. II. L'exécution en sera faite à la charge du trésor « public, et par les soins du gouvernement. »

Abstraction faite de la ligne de Bruxelles à la frontière de France, qui est ajournée jusqu'à ce qu'on se soit entendu avec le gouvernement français, tout le système sera achevé en 1838. Les travaux étant conçus dans un style fort simple, on estime que 45 millions suffiront à l'achèvement des trois tronçons de l'Est, de l'Ouest et du Midi, comprenant 74 lieues; ce serait 600,000 fr. par lieue. Les onze lieues d'Anvers à Bruxelles ont coûté, matériel compris, 5,575,000 fr. : soit par lieue 306,000 fr. Ce chemin d'Anvers à Bruxelles a transporté, pendant les quatre premiers mois, 430,000 voyageurs. Autrefois les voitures publiques n'en avaient que 75,000 par an.

Le gouvernement belge se propose de diriger un embranchement de Gand sur Lille, ce qui, avec la ligne de Bruxelles à Valenciennes, portera le développement total de ses che-

(1) Voir tom. III, note 13.

mins de fer à 115 lieues environ. C'est comme si la France en entreprenait 1,000 lieues.

Il n'est personne qui ne doive être frappé de ce fait, qu'en ce moment les travaux publics achevés ou en construction, en Amérique, ont à peu près la même longueur que tout ce qui a été fait, depuis deux siècles, par toutes les puissances de l'Europe réunies.

On peut évaluer ainsi les travaux publics achevés ou en construction dans les divers États européens :

ÉTATS.	CANAUX en lieues de 4,000 mètres.	CHEMINS DE FER en lieues de 4,000 mètres.
Angleterre.	1,100	313
France.	998	50
Belgique.	115	74
Autres Etats (1). . . .	400	50
TOTAL. . . .	2,613	487

Total général de l'Europe. 3,100
id. des Etats-Unis. . . 3,050

Note 26. (Page 171.)

Des moyens de voyager aux États-Unis.

Aux États-Unis, l'on ne voyage pas en poste. Il faut aller en diligence avec tout le monde et comme tout le monde. Le

(1) Approximativement.

système d'égalité est absolu à cet égard ; il n'y a même pas, comme chez nous, plusieurs compartiments dans la même voiture, ou, comme chez les Anglais, les places du dedans et les places du dehors. Les diligences américaines sont ordinairement à neuf places, peu commodes, et mal suspendues.

Ceux qui ne veulent pas voyager en diligence sont obligés d'aller à petites journées dans leurs propres voitures et avec leurs chevaux. Les riches planteurs du Sud usent quelquefois de ce moyen.

Aujourd'hui, dans quelques parties du Nord, pendant la belle saison, il est assez d'usage de louer, pour soi et sa famille, une diligence à volonté qu'on appelle un *extrà*. On a alors, pour deux ou trois personnes souvent, une voiture à neuf places. C'est encore un mode de transport peu doux et peu rapide.

Note 27. (Page 171.)

De l'influence politique des chemins de fer.

Avant les chemins de fer et les bateaux à vapeur, les seuls moyens de communication en usage aux États-Unis étaient les *stages*, qui cheminent avec une vitesse de deux lieues (8,000^{m}) à l'heure. Aujourd'hui, en France, la vitesse moyenne des voitures publiques dépasse de très-peu ce chiffre. La malle-poste, qui ne transporte qu'un très-petit nombre de voyageurs, atteint la vitesse de trois lieues et demie à quatre lieues. En poste, on ne fait guère que trois lieues à l'heure, et c'est un mode de transport qui est à l'usage d'un très-petit nombre de personnes seulement. Il faut qu'un chemin de fer soit peu perfectionné pour que l'on ne puisse y circuler avec une vitesse moyenne de six lieues à l'heure, c'est-à-dire trois fois plus grande que celle des diligences françaises et américaines. A ce compte, au moyen des chemins de fer, un pays neuf fois grand comme la France, se trouverait, sous le rapport des communica-

tions, dans la même situation que la France actuelle dépourvue de chemins de fer. En supposant une vitesse de dix lieues à l'heure, c'est-à-dire quintuple de celle des diligences ordinaires, le rapport d'un à neuf se change en celui d'un à vingt-cinq ; le rapprochement des hommes et des choses s'accélère alors dans la même proportion, c'est-à-dire qu'un territoire quatre fois et demie aussi vaste que l'Europe occidentale et cinq fois aussi grand que la portion des États-Unis occupée par les vingt-sept États ou territoires organisés au 1er juillet 1836, s'administrerait alors tout aussi vite et tout aussi aisément qu'aujourd'hui la France.

Note 28. (Page 180.)

Entreprises géologiques.

Depuis quelques années, cependant, les législatures de divers États se montrent animées d'une louable sollicitude pour la science géologique. Le Maryland a, parmi les fonctionnaires publics de l'État, un géologue (*State Geologist*) qui dresse la carte géologique du pays, particulièrement dans un but d'application. Ce géologue, M. Ducatel, a fait déjà des découvertes précieuses pour l'agriculture, particulièrement sous le rapport des marnes. L'État de Tennessée a aussi un géologue, M. Troost. L'État de Massachusetts a fait dresser sa carte géologique par M. Hitchcock. Le congrès a voté quelques fonds pour l'examen des régions situées à l'ouest du Mississipi. L'État du Maine vient de consacrer à sa carte géologique 5,000 doll. (26,600 fr.), et en a chargé M. Ch. T. Jackson.

La Pensylvanie a entrepris pareillement sa carte géologique ; mais il paraît qu'elle y a consacré des fonds insuffisants, et qu'aucun homme de talent ne voudra entrer à son service avec le mince salaire qu'elle offre.

Les États de Virginie et de New-Jersey ont aussi fait examiner sommairement leur sol.

L'État de New-York s'est signalé par la largeur avec laquelle il a conçu l'exécution de sa carte géologique. Pendant la session de 1836, la législature a voté, pour cet objet, une somme annuelle de 26,000 doll. (138,000 fr.), pendant quatre ans. L'État a été divisé en quatre districts, confiés chacun à deux géologues. Un botaniste, un zoologiste et un chimiste ont, en outre, été attachés à l'ensemble du travail. Les quatre géologues en chef, choisis pour les quatre districts, sont MM. Mather, ex-professeur à l'école de West-Point, E. Emmons, T. Conrad et L. Vanuxem. M. Torry fera la botanique, M. de Kay, la zoologie, et M. Beck, chimiste, sera chargé de l'analyse des minéraux, marnes et eaux.

C'est principalement à M. Dix, qui remplit avec distinction, depuis plusieurs années, les fonctions de secrétaire d'État local, que l'État de New-York est redevable de cette belle entreprise.

C'est ici le lieu de rappeler que la carte géologique de France, commencée en 1825, touche à son terme. La pensée en est due à M. Brochant de Villiers, inspecteur général des mines, qui, dès 1802, rechercha les moyens d'accomplir ce grand travail. En 1811, il présenta au directeur général des mines un rapport qui resta dans l'oubli. En 1822, à l'occasion de la belle carte géologique d'Angleterre, exécutée par M. Greenough, il renouvela ses instances, qui furent appuyées par le conseil de l'école des mines ; M. Becquey, alors directeur-général, les accueillit avec empressement. M. Brochant fut chargé du travail, avec deux ingénieurs adjoints MM. Élie de Beaumont et Dufrénoy.

Le travail actif d'exploration a été accompli par ces deux derniers savants, qui se sont aidés des lumières des ingénieurs des mines placés dans les départements. M. Brochant a conservé la direction, et a pris part seulement à quelques voyages d'observation générale en Angleterre, dans les Alpes et dans l'Ardèche.

Pendant onze ans, de 1825 à 1835 inclusivement, les

frais de la carte géologique de France ne se sont élevés qu'à 48,000 fr. en tout.

En ce moment, les conseils généraux, à la recommandation de l'administration supérieure, s'occupent de la rédaction des cartes géologiques détaillées des départements. Malheureusement, les sommes votées par plusieurs d'entre eux paraissent insuffisantes. Elles ne sont que de quelques centaines de francs.

Note 29. (Page 186.)

Précipitation américaine.

Dans les hôtels et sur les bateaux à vapeur, lorsque l'heure des repas approche, la porte de la salle à manger est assiégée. Dès que la cloche sonne, on se rue, et en moins de dix minutes toutes les places sont envahies. Au bout d'un quart d'heure, sur trois cents personnes, deux cents sont sorties de table ; dix minutes après, tout a disparu. Pendant l'hiver de 1834, je me rendis de Baltimore à Norfolk, par la Chésapeake, sur le bateau à vapeur *la Pocahontas*. Le second jour, dès quatre heures du matin, malgré le froid, les trois quarts des passagers étaient debout. Voyant, vers six heures, que j'étais presque seul au lit, je m'imaginai que nous approchions du terme du voyage. Je montai sur le pont, et y restai à me morfondre au milieu du brouillard, persuadé à chaque instant que Norfolk allait paraître. Ce fut à huit heures seulement que Norfolk se montra dans le lointain. Je contai ma mésaventure à un Américain, homme d'esprit, qui faisait aussi la traversée, et qui, mieux avisé, s'était reposé jusqu'au grand jour. « Eh ! monsieur, me dit-il, si vous connaissiez « mieux mes compatriotes, vous trouveriez tout naturel « que, pour arriver à neuf heures, ils se soient levés à « quatre. Le métier d'un Américain est d'être toujours à « craindre que son voisin n'arrive avant lui. Si cent Amé-

« ricains étaient au moment d'être fusillés, ils se battraient « à qui passerait le premier, tant ils ont l'habitude de la « concurrence ! »

Note 30. (Page 210.)

Des élections municipales en France.

Voici les observations contenues à ce sujet dans un rapport adressé au roi, sur les élections municipales de 1834, par le ministre de l'intérieur, en date du 16 décembre 1835 :

« Le choix des maires et des adjoints a présenté de grandes difficultés dans beaucoup de communes. Les conseillers propres à remplir ces fonctions se sont souvent refusés à les accepter. Quelquefois même, aucun conseiller n'a voulu consentir à exercer provisoirement les fonctions de maire, quoique la loi du 21 mars 1831 leur en ait imposé l'obligation, sans avoir, à la vérité, fortifié cette prescription par une sanction pénale. Ce n'est alors que par la dissolution du conseil, par un appel aux électeurs pour faire d'autres choix, qu'il a été possible d'exécuter la loi qui prescrit de prendre les maires et adjoints dans le sein du conseil municipal. En ce moment, il n'existe que quelques villes où la mairie n'a pu, depuis un an, être organisée. Un certain nombre de communes rurales présentent la même situation ; dans quelques-unes, il a fallu confier l'administration au maire d'une commune voisine...

« La difficulté de trouver, dans un assez grand nombre de communes, des conseillers municipaux qui consentissent à accepter les fonctions de maire ou d'adjoint, ou qui fussent en état de les remplir, a entraîné de longs retards dans l'organisation des mairies. Ainsi, à la fin d'avril dernier, sur les 1,095 villes où ces fonctionnaires sont à la nomination du roi, il y en avait 65 où la mairie n'avait pu être organisée. Aujourd'hui même, 13 villes sont encore dans la même position, sans compter quelques autres où

les titulaires ont renoncé aux fonctions qu'ils avaient acceptées d'abord. Sur les 76,000 maires et adjoints à la nomination des préfets dans 86 départements, il y en avait encore 900 à nommer au mois d'avril dernier, c'est-à-dire un quatre-vingtième environ. On peut évaluer à 500 les places encore vacantes.

« Cette difficulté d'organiser les mairies demande à être prise en grande considération. »

Note 31. (Page 211.)

Tableau de la solde complète à bord des officiers des marines française et américaine.

MARINE FRANÇAISE.		MARINE AMÉRICAINE.	
Vice-amiral (1). .	39,900 fr.	»	»
Contre-amiral (1).	32,075	»	»
»	»	Cap. com. en chef.	24,000 fr.
»	»	Capit. commandant une escadre	21,333
Capitaine de vaisseau, 1re classe.	14,760	Capitaine.	18,667
Capitaine de vaisseau, 2e classe.	14,160	»	»
Capit. de frégate.	11,500	Commandant. . .	13,333
id. de corvette	8,710	»	»
Lieut.-command.	6,050	Lieut.-command.	9,600
Lieutenant. . . .	3,221	Lieutenant. . . .	8,000
Lieut. de frégate.	2,621	Passed-Midshipm.	4,000
Elève de 1re classe	1,165	Midshipman. . .	2,133
id. de 2e classe.	845	»	»

Les maîtres cannoniers (*gunners*), maîtres d'équipages

(1) Ces grades n'existent pas dans la marine américaine.

(*boatswains*), maîtres voiliers (*sail makers*), et maîtres charpentiers, reçoivent dans la marine américaine :

Sur un vaisseau de ligne.	4,000 fr.
Sur une frégate.	3,100 fr.
Sur tout autre bâtiment.	2,667 fr.

En France, les traitements des maîtres entretenus de toutes professions varient de 2,000 à 1,000 fr.

Note 32. (Page 212.)

Honoraires exceptionnels aux États-Unis.

Il est assez curieux qu'aux États-Unis, à côté de fonctionnaires éminents si mal rétribués, il existe des employés subalternes qui reçoivent des honoraires énormes. Voici, par exemple, les sommes perçues en 1835, à New-York par les inspecteurs qui surveillent l'exportation de diverses marchandises.

Inspecteur du bœuf et du porc salé.	11,400 fr.
Id.	30,800
Peaux.	15,300
Cuirs.	29,200
Farine.	13,900
Id.	53,600
Potasse.	105,500
Tabac.	182,000

Note 33. (Page 214.)

De la dépense des riches.

Si, dans les grandes villes des États du Nord, le riche parvient à dépenser huit à dix fois autant que l'employé, ce n'est pas qu'il mène un grand train, ni même, comme

je l'ai dit, qu'il ait toujours voiture. A quelle heure du jour s'en serviraient les maris, toujours plongés dans les affaires, et les femmes, absorbées dans les soins domestiques? Lors même que l'on aurait le loisir d'en user et que l'opinion publique ne s'en offusquerait pas, que ferait-on d'un équipage dans les rues de Philadelphie? La principale cause de dépense du riche, ce qui met une différence entre lui et l'employé, c'est qu'il donne de temps en temps quelque soirée. Il se pique alors de luxe ; la démocratie indulgente le lui permet pour un jour ; et le luxe ici est bien plus dispendieux que chez nous Il ne faut pas qu'une soirée soit bien brillante, dans ces petites maisons, où l'on ne reçoit que dans deux pièces, larges de 20 pieds et longues de 25, pour coûter 700 à 800 dollars.

Note 34. (Page 231.)

Les citoyens de Pottsville mirent fin à ces désordres en se rendant, avec un mandat du shérif, au point où les bateliers étaient rassemblés, en saisissant les plus mutins, et en les traînant dans les prisons de leur ville. Ce courage des simples citoyens, qui se convertissent au besoin en force armée, est une des plus sûres garanties de la liberté américaine. Il est à remarquer qu'il s'amollit dans les villes.

Note 35. (Page 231.)

Répression des coalitions.

Les excès commis par les coalitions ont enfin fixé l'attention de la justice. Des poursuites ont eu lieu dans l'État de New-York. Des ouvriers cordonniers de Genève (petite ville de cet État) s'étaient coalisés dans le but d'élever le prix des salaires, de frapper d'interdit tout maître qui emploierait des ouvriers à un prix moindre que celui par eux

fixé, et d'imposer une amende de 10 dollars à tout ouvrier qui travaillerait au-dessous des conditions réglées par eux. Ils furent poursuivis devant la *Court of general session*, et acquittés. Le *Grand-Juge* (*Chief-Justice*) de l'État fut d'avis qu'ils avaient été mal jugés et que la cause devait être entendue de nouveau. En juin 1836, un procès a été intenté, pour des faits semblables, à des ouvriers tailleurs, dans la ville de New-York, par-devant la *Court of oyer and terminer*, composée d'un juge, M. Edwards, et de quatre conseillers municipaux. Malgré des rassemblements menaçants, les tailleurs ont été condamnés. Le jury les ayant recommandés à l'indulgence de la cour, leur peine n'a consisté qu'en une amende assez légère, 800 fr. pour un d'eux, 533 fr. pour un autre, et 266 fr. pour le reste. Le lendemain du jugement, il fut tenu sur la place du Parc un *meeting*, où les discours les plus violents furent prononcés, et où le juge Edwards fut brûlé en effigie; mais l'arrêt a reçu son exécution. La loi de l'État de New-York diffère de la nôtre, en ce qu'elle laisse chacun libre de travailler. Elle ne punit la coalition qu'autant que les coalisés prétendent obliger d'autres ouvriers à ne travailler qu'au prix par eux déterminé, et qu'autant qu'à cet égard l'intention été suivie d'effet.

Note 36. (Page 242.)

Des sectes religieuses aux États-Unis.

Les États-Unis ont innové en religion comme en politique. Les diverses sectes anglaises, en passant de l'ancien monde dans le nouveau, ont changé de caractère, de discipline, et plus encore de proportions relatives.

Aux États Unis, la plupart des sectes pratiquent les *revivals* (revivifications), ayant pour objet de réchauffer le zèle religieux. Un *revival* comprend des prières en commun, des sermons, des conférences, des réunions prolongées, des

visites à domicile. C'est quelque chose d'analogue à nos missions intérieures.

Les Églises américaines offrent un reflet des institutions politiques du pays. Les ministres y sont beaucoup plus dépendants des fidèles que partout ailleurs. Ils sont choisis et même révocables par eux. La dépendance est plus ou moins absolue, selon les diverses sectes. Elle est beaucoup plus considérable chez les congrégationalistes, dont les églises sont isolées les unes des autres, que chez les autres sectes où l'on reconnaît plus ou moins une autorité supérieure, telle que celle des synodes et de l'assemblée générale chez les presbytériens. Les méthodistes ayant peu ou point de ministres à poste fixe, ont éludé les difficultés qui résultent ailleurs de la situation précaire des ministres.

En outre des ministres ou pasteurs, il y a dans les diverses sectes d'autres fonctionnaires ecclésiastiques. Presque partout il y a des *Anciens* (*Elders*) qui participent au gouvernement spirituel des églises, et des diacres (*Deacons*) qui sont spécialement chargés de l'administration de leurs ressources temporelles. Chez les congrégationalistes et les baptistes, les fonctions d'*Anciens* et de *Diacres* sont réunies sur la tête des diacres. Les ministres baptistes portent le nom d'anciens.

On sait qu'en Angleterre l'Église numériquement dominante est l'Église établie épiscopale : en Écosse, c'est l'Église établie presbytérienne ; en Irlande, l'Église catholique. En dehors des Églises établies d'Angleterre et d'Écosse, il y a des sectes protestantes dissidentes (*dissenters*), qui composent plus de la moitié de la population des villes, et les deux cinquièmes, au moins, de la population protestante de tout le pays. Les principales sectes des *dissenters*, sont celles des presbytériens, qu'il ne faut pas confondre avec les presbytériens d'Écosse, des indépendants, des baptistes et des quakers ou amis. Les trois premières de ces sectes se ressemblent beaucoup. Elles diffèrent de l'Église établie par une beaucoup plus grande latitude de discipline

ecclésiastique et de liturgie. Elles accordent beaucoup à l'indépendance personnelle. Les méthodistes anglais, quoique faisant corps à part, ne se rangent pas parmi les dissidents. Ils restent attachés à l'Église établie. C'est une sorte de jansénistes anglicans.

Aux États-Unis, l'Église épiscopale anglicane est fort peu nombreuse. Elle ne compte que le vingt-cinquième ou le trentième de la population. Les sectes dominantes sont celles : 1° des méthodistes, 2° des baptistes, 3° des presbytériens, 4° des congrégationalistes. Il y a en outre une multitude de sectes qui sont séparées de ces rameaux principaux, ou qui sont venues d'Europe; puis les catholiques, qui sont au nombre de 700,000 environ, partagés en dix évêchés ; puis, enfin, les quakers et autres sectes moins importantes. Les unitairiens, qui touchent de près au déisme, et que les autres sectes qualifient quelquefois d'*infidèles*, sont sortis des congrégationalistes.

Les méthodistes des États-Unis diffèrent de ceux d'Angleterre et par leur discipline et par les formes qu'ils ont adoptées. Il forment une secte tout à fait distincte. Ce sont eux qui tiennent les *Camp-Meetings ;* c'est une forme de *revivals* que leur est devenue particulière. Leur clergé se compose de prêtres voyageurs, qui ont la fougue, l'activité et le prosélytisme des missionnaires catholiques que l'on a vus en France sous la restauration (1). Ils ont six évêques qui sont aussi toujours en voyage. Les baptistes, les presbytériens et les congrégationalistes ont beaucoup de traits communs. Les congrégationalistes sont constitués en églises indépendantes les unes des autres, qui ne sont liées que par des *conférences*, *conventions* ou *associations*, embrassant tout un État, qui ne rendent point de décisions obligatoires. mais de simples avis facultatifs, ou par des *conseils* composés de délégués d'églises voisines et qui n'ont qu'un

(1) Le clergé des méthodistes anglais se compose aussi, au moins en grande partie, de prêtres voyageurs.

caractère consultatif. L'ordination même des ministres, qui a lieu en *conseil*, procède en fait et en droit des églises elles-mêmes, c'est-à-dire du peuple. Les églises presbytériennes sont associées, forment un corps, médiocrement compact, il est vrai, et relèvent d'une assemblée générale de synodes partiels. Les congrégationalistes sont aussi *indépendants;* c'est le nom des sectaires correspondants en Angleterre. Les puritains fondateurs des États de la Nouvelle-Angleterre étaient congrégationalistes. L'organisation même des congrégationalistes fait concevoir qu'il y a parmi eux beaucoup de nuances. Dans quelques cas, ils se rapprochent des presbytériens. Les baptistes, qui ne sont qu'une dérivation des congrégationalistes, en diffèrent en ce qu'ils ne baptisent que les personnes arrivées à l'âge de raison; ils ont aussi un langage plus démocratique, plus passionné; leurs fidèles appartiennent, en général, aux classes les moins cultivées.

Dans les États de la Nouvelle-Angleterre, la majorité des habitants est congrégationaliste. La secte congrégationaliste existe à peine en dehors de ces États, ce qui tient à ce que, dans l'origine, cette secte confondait l'État avec l'Église (1). Les États du centre sont ceux qui renferment la plus forte proportion de presbytériens; les États d'Ohio, d'Indiana et d'Illinois, en comptent aussi une assez grande quantité.

Les méthodistes et les baptistes dominent dans les États du Sud et de l'Ouest, là surtout où il y a des esclaves; ils existent d'ailleurs partout.

Les anciens États du Sud sont ceux où les épiscopaliens ont le plus d'adhérents. Une bonne partie des personnes éclairées ou riches de l'Union, en général, appartient à cette secte ou à celle des unitairiens. Les catholiques sont nombreux dans

(1) La séparation de l'État ou plutôt de la commune d'avec l'Église, n'est complète dans le Vermont, le Connecticut et le New-Hampshire, que depuis seize ans environ. Elle n'a été définitivement consommée dans le Massachusetts qu'en 1833. Elle a eu lieu de tout temps en *Rhode-Island*.

la Louisiane et le Maryland ; les émigrants irlandais en grossissent le nombre dans le Nord et dans l'Ouest.

Les quakers se trouvent presque uniquement dans la Pensylvanie et le New-Jersy. L'Église réformée hollandaise compte un certain nombre d'adhérents, dans les États de New-York, de New-Jersey etde Pensylvanie. On sait que les Hollandais furent les premiers à coloniser les bords de l'Hudson.

On trouve aussi dans l'Union toutes les variétés du protestantisme européen, soit parce qu'autrefois des réfugiés de tous les pays vinrent y chercher un asile où ils pussent pratiquer leurs croyances (1), soit parce que l'émigration y apporte aujourd'hui des hommes de toutes les sectes.

Je joins ici un tableau indiquant le nombre des ministres de chaque dénomination religieuse, en groupant les moins importants, ainsi que le nombre d'églises ou congrégations, celui des personnes en communion régulière et connue avec les églises, et la distribution de la population totale du pays entre les sectes. J'ai dressé ce tableau d'après diverses publications, et particulièrement d'après l'*American Almanack* de 1836. On ne doit le considérer que comme ayant un degré assez imparfait d'approximation.

(1) Après la révocation de l'Édit de Nantes, un certain nombre de huguenots se réfugièrent dans l'Amérique anglaise. Ils s'établirent particulièrement dans la Caroline du Sud, où leurs descendants figurent encore parmi les familles les plus honorables du pays.

SECTES.	NOMBRE DES MINISTRES.	NOMBRE DES ÉGLISES OU CONGRÉGATIONS.	COMMUNIANTS.	POPULATION TOTALE.
Méthodistes épiscopaux.	2,458	5,500	638,784	3,300,000
Autres Méthodistes.	70	200	30,000	300,000
Baptistes.	3,110	5,888	384,859	3,200,000
Autres Baptistes, du *Septième jour*, des *Six principes*, du *libre Arbitre*, *Chrétiens*, *Mennonites*, *Tunkers*, etc.	926	1,800	94,671	700,000
Presbytériens. . . .	1,914	2,648	247,964	2,000,000
Autres Presbytériens de *Cumberland*, *Associate Church*, etc.	470	1,100	72,886	300,000
Congrégationalistes	975	1,150	139,756	1,500,000
Réformés de Hollande et d'Allemagne, Luthériens.	587	1,524	122,302	1,000,000
Épiscopaliens. . . .	700	700	70,000	500,000
Unitairiens.	165	187	»	200,000
Quakers.	»	500	»	200,000
Universalistes . . .	300	600	»	300,000
Frères-Unis, Nouvelle-Jérusalem, Juifs, etc. . . .	»	»	»	300,000
Catholiques.	340	585	»	700,000
TOTAL. . . .	12,015	22,180	1,801,222	14,500,000

MM. Reed et Matheson, ministres presbytériens anglais, qui, en 1834, ont été députés vers les églises presbytériennes et congrégationalistes des États-Unis, par la *congregational Union* d'Angleterre et du pays de Galles, représentent, comme il suit, l'état religieux des États-Unis, abstraction faite des épiscopaliens de l'Église anglicane et des catholiques.

Population.	13,000,000
Ministres.	11,450
Églises (1).	12,580
Communiants.	1,550,890

Ils ajoutent que pour l'Angleterre et le pays de Galles on peut admettre les chiffres suivants :

Population.		15,000,000
Ministres anglicans.	7,000	13,500
Ministres dissidents.	6,500	
Communiants anglicans.	350,000	1,050,000
Communiants dissidents.	700,000	

MM. Reed et Matheson font remarquer que le nombre des édifices du culte est beaucoup moindre en Angleterre qu'en Amérique. Ils rapportent une assertion de l'évêque de Londres, d'après laquelle le dixième seulement de la population pourrait trouver place dans les temples de l'Église établie dans le diocèse de Londres.

Le clergé français se compose de 41,000 ecclésiastiques, dont 3,000 environ n'ont pas charge d'âmes.

Note 37. (Page 244.)

De l'imagination anglaise.

Nous nous sommes persuadé que les Anglais n'avaient

(1) MM. Reed et Matheson n'ont sans doute compté que les congrégations ayant des édifices du culte, ce qui explique la différence entre leur chiffre et le précédent. Ils le portent ailleurs, dans un tableau incomplet, à 14,511.

pas d'imagination, et c'est une grave erreur. L'Anglais n'en manque pas, mais il la garde pour lui. Ni son tempérament individuel, ni son éducation protestante, ni l'atmosphère brumeuse et enfumée où il respire, ne le portent à l'expansion. Il vit en dedans, tandis que les peuples du Midi ont besoin de laisser leurs pensées et leurs impressions s'épanouir au dehors. Si nous pouvions dire ce qui se passe dans la cervelle de l'Anglais le plus froid et le plus gourmé, nous serions stupéfaits des drames fantasques et bizarres qui se découvriraient à nous; ce serait de l'Hoffmann à vingt-quatre carats. Toutes les folies de notre nature expansive et nerveuse ont leurs équivalents chez l'Anglais, mais il ne les laisse pas percer, il s'en repaît lui-même et les rumine. Ce sont ses fêtes et sa poésie à lui. Ce n'est point de l'art grec assurément, parce que les Anglais tiennent peu des Athéniens; c'est de l'art teutonique, qui a un caractère tout autre. M. Henri Heine, dans un ouvrage récent (*de l'Allemagne*), a spirituellement exposé en quoi consiste le goût natif des populations germaniques, lorsqu'il n'est pas modifié par l'éducation hellénique, et en quoi il diffère du goût des nations méridionales.

TABLE DES MATIÈRES.

Pages.

XV. Les Élections. 1

Le parti jacksonien réparant ses pertes. — Élections décisives de New-York. — Nouvelles hostilités du président contre la banque. — Animosité contre les hommes d'argent des deux côtés de l'Atlantique.

XVI. Pittsburg. 15

Établissement des Français à Pittsburg. — Aspect de Pittsburg.—Son industrie.—Comment se fondent les villes aux États-Unis.—Trinité de l'église, de l'école avec l'imprimerie, de la banque.

XVII. Le général Jackson. 29

Révolution opérée par le général Jackson. — Ses succès militaires. — Son caractère. — Sa tactique hardie. — Ses embarras à l'intérieur.

XVIII. L'opinion publique. 42

L'opinion publique diffère en Amérique de ce qu'elle est en Europe.—Gouvernement de la démocratie.—Le sénat.

XIX. Cincinnati. 49

Situation et aspect de Cincinnati.—Fabriques.

—Tuerie de porcs. — Distribution d'eau. — Le général Harrison. — Dépendance des fonctionnaires publics.

XX. CINCINNATI. 64

Industrie des habitants. — La féodalité industrielle. —Du patronage.—Absence des gens de loisir. — Surveillance rigoureuse à leur égard dans toute l'Union. — Pourquoi les Américains plaisent peu à une partie des voyageurs européens.— Reconnaissance que la postérité éprouvera pour eux.

XXI. LES BATEAUX A VAPEUR DE L'OUEST. 78

Influence des moyens de communication sur la civilisation et la liberté.—Situation de l'Ouest avant les bateaux à vapeur. — Création des bateaux à vapeur. — Description.— Voyageurs. — Vie à bord. — Accidents ; peu d'attention qu'ils excitent.—Véritables autorités de l'Ouest. —Importance de l'Ouest.

XXII. LES VOIES DE COMMUNICATION. 104

Division hydrographique, politique et commerciale de l'Union. — Système de travaux qui en résultent. — Lignes allant de l'Est à l'Ouest. — Canal Érié, canal de Pensylvanie, etc. — Communications entre la vallée du Saint-Laurent et celle du Mississipi.—Canal d'Ohio et autres.— Amélioration des deux fleuves.—Communication le long de l'Atlantique.—Cabotage.— Lignes de chemins de fer et de bateaux à vapeur. — Communications qui rayonnent autour des métropoles. — Travaux établis autour des mines de charbon.—Travaux divers.—Route nationale.— Caractère des travaux publics des États-Unis.— Ingénieurs américains. — Les travaux publics raffermissent l'Union. — Nécessité pour les gouvernements européens d'exécuter de grandes entreprises de communication.

XXIII. Le travail. 175

Essais de colonisation de l'Amérique par les Français.—Colonisation par la race anglaise.—La société américaine est disposée tout entière pour le travail.—Précipitation.—Organisation du travail spéciale à l'Amérique.—Organisation qui conviendrait pour les Français.—Le Canada.—Alger.

XXIV. L'argent. 196

Caractère de l'argent chez les Anglais et les Américains. — Système fondé sur l'honneur. — Son impossibilité actuelle en France. — Du salaire des fonctions et des services.—Fonctions gratuites en France. — Existence matérielle des fonctionnaires aux États-Unis et en France. — Influence du progrès industriel sur les salaires des fonctionnaires publics. — Pas de mariages d'argent aux États-Unis.—Pas d'avares.

XXV. Les Spéculations. 221

Spéculations sur les terrains, les chemins de fer et les banques.—La spéculation est un besoin pour les Américains ; ils y cherchent des sensations. — Mobilité de toute chose aux États-Unis. — Coalitions d'ouvriers. — Progrès obligé dans le matériel de la civilisation.—Inconvénients de l'excès de force novatrice.

XXVI. Les eaux de Bedford. 255

Plaisirs exclusifs.—Les fêtes religieuses étaient autrefois des fêtes démocratiques.— Processions politiques.— *Camp-meetings*.—Rôle des femmes dans les *camp-meetings* et dans des fêtes catholiques. — Suppression les fêtes populaires en Europe. — Influence de la philosophie du XVIIIe siècle sur tout ce qui ressort de l'imagination.— Insuffisance du régime parlementaire. — Lutte en France entre la jeunesse, l'âge mûr et la vieillesse. — Genre de satisfaction que trouve l'imagination en Angleterre et aux États-Unis.

NOTES.

1. *Procès des incendiaires des Ursulines.* 251
2. *Autorités municipales.*—Conseillers municipaux.—Deux sections du conseil. — Le maire et le *recorder.* 253
3. *Traces de la domination française à Kingston.* 254
4. *De l'anthracite.* 255
5. *Conclusion de l'affaire de la banque et des dépôts publics.* 256
6. *Places à l'église.* 261
7. *Des impôts aux États-Unis.*—Taxes fédérales, taxes d'État, taxes de comté, taxes municipales.—Taxes des grandes villes. — Comparaison avec les taxes françaises.—L'impôt ne pèse pas aux États-Unis. —Le fisc n'a pas de formes vexatoires. — Visites personnelles à la frontière, en France. 262
8. *Candidature abandonnée.* 271
9. *Fonctionnaires dépendant du président.* *Ibid.*
10. *Perfectionnement des ustensiles de ménage.* 272
11. Des premiers voyageurs français en Amérique. 275
12. *Construction et dépense des bateaux à vapeur de l'Ouest.*—Comparaison avec ceux de l'Est. 275
13. *Nombre des bateaux à vapeur des États-Unis.* 277
14. *Excédants du trésor.*—Comment ils seront appliqués aux travaux publics. 279
15. *Candidats de l'Ouest.* 280
16. *Admission d'Arkansas.* *Ibid.*
17. *Vote de fonds pour aider la compagnie du chemin de fer de New-York au lac Érié.* *Ibid.*
18. *Avances du Maryland pour les travaux publics.* *Ibid.*
19. *Chemin de fer de Charleston à Cincinnati.* 281
20. *Travaux publics en Géorgie.*—Ligne de Boston à la Nouvelle-Orléans. *Ibid.*
21. *Changement des frontières de l'État d'Ohio.* 283
22. *Canal Michigan commencé.* *Ibid.*

23. *Travaux publics dans l'État d'Indiana.* 283
24. *Souscription du Massachusetts au* Western-Rail-Road. 284
25. *Récapitulation des travaux publics des États-Unis.*—Tableaux statistiques.—Travaux publics d'Angleterre et de France.—Quelques-unes des mesures financières et administratives necessaires en France pour l'exécution des grands travaux publics. — Travaux publics en Belgique. — Le développement des travaux américains égale celui de tous les travaux de l'Europe. *Ibid.*
26. *Des moyens de voyager aux États-Unis.* 304
27. *De l'influence politique des chemins de fer.* 305
28. *Entreprises géologiques.* — Cartes géologiques de divers États.—Carte de France. 306
29. *Précipitation américaine.* 308
30. *Des élections municipales en France.* 309
31. *Solde de la marine française et de la marine américaine.* 310
32. *Honoraires exceptionnels aux États-Unis.* 311
33. *De la dépense des riches.* *Ibid.*
34. *Fin des désordres près de Pottsville.* 312
35. *Répression des coalitions.* *Ibid.*
36. *Des sectes religieuses aux États-Unis.* — Leur organisation.—Leur caractère.—Leur force relative. 313
37. *De l'imagination anglaise.* 319

FIN DE LA TABLE DU DEUXIÈME VOLUME.

PUBLICATIONS

DE

LA SOCIÉTÉ BELGE DE LIBRAIRIE.

MICHEL CHEVALIER. Des intérêts matériels en France. Travaux publics, routes, canaux, chemins de fer; avec une carte des travaux publics de la France. 1 vol. in-18.

RAISSAS (René). Cinq mois aux États-Unis. 1 vol. in-18.

MARTINEAU (Miss). De la société américaine. 3 vol. in-18.

— Conte sur l'économie politique. 6 vol. in-18.

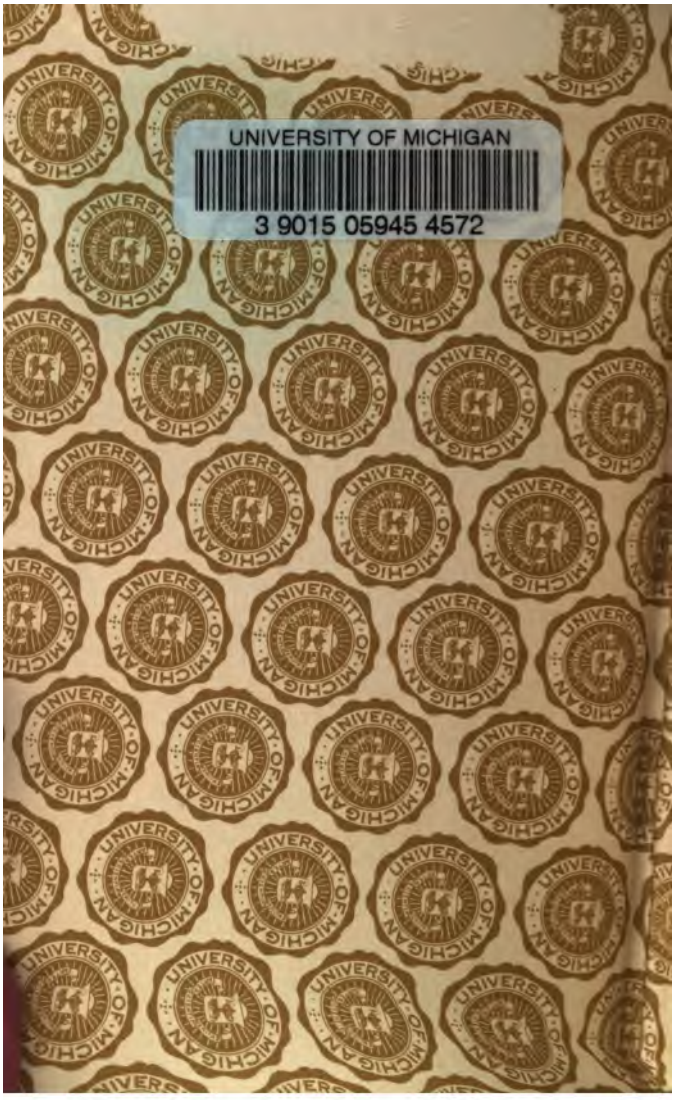
TOCQUEVILLE. De la Démocratie en Amérique. 3 vol. in-18, avec carte.

TOCQUEVILLE (de) et DE BEAUMONT. Système pénitentiaire aux États-Unis, et de son application en France, suivi d'un appendice sur les lois pénales et de notes statistiques, précédé d'une introduction. 2 vol. in-18.

DE CUSTINE. L'Espagne sous Ferdinand VII. 4 v. in-18.

DUCPÉTIAUX. Des progrès de l'état actuel de la réforme pénitentiaire et des institutions préventives aux États-Unis, en France, en Suisse, en Angleterre, en Belgique; appendice général aux ouvrages les plus récents sur la réforme des prisons et particulièrement à l'ouvrage de MM. G. de Beaumont et A. de Tocqueville sur le système pénitentiaire aux États-Unis. 3 v. in-18 avec atlas.

TARTE. Application des principes de mécanique aux machines les plus en usage, mues par l'eau, la vapeur, le vent et les animaux, et à diverses constructions. 1 vol. in-8° avec plan.


UNIVERSITY OF MICHIGAN
3 9015 05945 4572